

**RESUMÉ:****AN 2007 00003 – BR 2005 00245 - Anmodning om udslettelse - Krænkelser**

Efter registrering af brugsmødelansøgning "Apparat til lastning og lodsning af fly" blev der indgivet begæring om udslettelse af brugsmødelregistreringen med den begrundelse, at brugsmødellden ikke er berettiget og bør udslettes ifølge § 34 i Brugsmødellden. Patent- og Varemærkestyrelsen opretholdt registreringen i uændret form, idet Styrelsen fandt, at frembringelsen i den prøvede brugsmødel er så tydelig beskrevet, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den, og adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik. Denne afgørelse blev indbragt for Ankenævnet for Patenter og Varemærker, som stadfæstede afgørelsen med Styrelsens begrundelse og med en uddybning heraf. Da projektet kun var kendt indenfor en snæver og veldefineret kreds af projektere og konsulenter, fandtes forprojektet for september 1997 ikke nyhedsskadeligt for brugsmødellden.

**KENDELSE:**

År 2008, den 7. januar afsagde Ankenævnet for Patenter og Varemærker  
(Hans Chr. Thomsen, Michael Dorn, Kim Dam-Johansen og P. Terndrup Pedersen)  
følgende kendelse i sagen **AN 2007 00003**

**Klage fra**

Martin Vestergaard  
Roskilde  
v/Johan Schlüter advokatfirma

**over**

Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse af 21. november 2006  
vedrørende BR 2005 00245 "Apparat til lastning og losning af fly" efter  
begæring om udslettelse for  
RASN A/S  
Kastrup  
Zacco Denmark A/S  
(Tidligere Patrade A/S)

Ankenævnet har behandlet sagen på et møde den 11. december 2007.

For klageren mødte advokat Plesner Mathiasen og patentagent Jens Tellefsen.

For indklagede mødte advokat Peter-Ulrik Plesner, patentagent Thomas Sundien og advokat Mikkel Vittrup.

Hver part fremlagde påstandsdokument og procederede sagen i det væsentlige i overensstemmelse hermed.

### **Ankenævnet udtaler:**

Af de af Patent- og Varemærkestyrelsen anførte grunde, og da det overfor Ankenævnet anførte ikke kan føre til noget andet resultat, stadfæster Ankenævnet den påklagede afgørelse. Det skal uddybende anføres, at en fagmand i relation til en brugsmode l må være en person, der har et mere snævert kendskab til teknikområdet end en fagmand bag et patent. I nærværende brugsmode lsag vil det indebære, at fagmandens viden kan være begrænset til apparater, der vedrører losning og lastning af gods i fly under trange arbejdsvilkår. Derved vil det være D5, som er den nærmest liggende teknik, som også anført af Patent- og Varemærkestyrelsen. I D5 er transportøren kombineret med et bord, der er så bredt, at operatøren ved lastning kan skubbe bagagen på tværs af bordet, indtil det kan skubbes i længderetningen ved det endelige bestemmelsessted. Nærværende brugsmode l adskiller sig primært fra D5 ved, at transportørenhederne er indbyrdes drejeligt forbundne således, at operatøren maskinelt kan positionere bagagen på den rette tværposition. Det er derfor Ankenævnets vurdering, at D5 ikke kan fratage nærværende brugsmode l den nødvendige frembringelseshøjde. Dette gælder også, når D5 kombineres med de øvrige modhold i sagen.

For så vidt angår det af klageren overfor Ankenævnet anførte om, at nyhedskravet ikke er opfyldt, da forprojektet ikke har været undergivet nogen form for hemmelighedsklausuler, bemærkes, at da projektet kun var kendt indenfor en snæver og veldefineret kreds af projektere og konsulenter, findes forprojektet fra september 1997 ikke nyhedsskadeligt for brugsmode llen.

### **Herefter bestemmes:**

Den påklagede afgørelse stadfæstes.

### **Sagens baggrund:**

Den 27. oktober 2005 ansøgte RASN A/S om en brugsmodelelregistrering på "Apparat til lastning og losning af fly".

Brugsmodelellen blev registreret 10. marts 2006 og efterfølgende publiceret i Dansk Brugsmodeleltidende.

Ved brev af 18. august 2006 begærede Martin Vestergaard ved Patrade A/S udsletteelse af registreringen og fremførte:

"... at det er yderst vigtigt, at det retsgrundlag en eventuel foged- eller forbudssag baseres på er så korrekt som mulig. I den anledning er det min klients opfattelse, som det klart og tydeligt fremgår af vedlagte udsletteelsesbegæring, at brugsmodelellen ikke er berettiget og således bør udslettees ifølge § 34 i Brugsmodelelloven.

Det skal i den forbindelse nævnes, at brugsmodelellen er blevet prøvet i januar/februar 2006, hvor brugsmodelelindehaveren henviste til, at der pågår krænkelser og derfor bad om fremskyndet prøvning. Det vil således i den forbindelse være rimeligt ligeledes at få udsletteelsesbegæringen behandlet så hurtigt som muligt..."

I udsletteelsesbegæringen af 18. august 2006 fremførte begærereren følgende:

"... 1. Den registrerede brugsmodelel med prøvning er afgrenet fra europæisk patentansøgning nr. 02079160.4, der er udstedt som europæisk patent EP 1273517 publiceret den 15. marts 2006.

Brugsmodelelindehaver er RASN A/S, Københavns Lufthavn, 2770 Kastrup, Danmark

2. Brugsmodelellens hovedkrav lyder:

*"Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med lastrum (52), hvilket apparat omfatter:*

*En vipbar, højdeindstillelig første transportør (7), som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet (52), og en anden transportør (8),*

*hvilken anden transportør (8) har en første ende og en anden ende og i det væsentlige er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (7) og ind i lastrummet (52),*

*hvilken anden transportør (8) omfatter en række transportørenheder (30; 31, 70, 90), hvoraf en forreste transportørenhed (31, 90) er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og*

*hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) har et sæt hjul (44, 76, 101, 102),*

*hvilket apparat er nyt ved*

*at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer (38, 81, 82), som tillader sidelæns, gensidig drejebevægelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) og en gensidig drejningsbevægelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) omkring en i det væsentlige vandret akse (84, 84),*

*hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) definerer en respektiv aktiverbar transportørbane, og*

*hvor den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen. ”*

### **3. Manglende tydelighed i definitionen af beskyttelsesomfanget, § 34, 2).**

3.1 Brugsmodellen er uklar med hensyn til definitionen af transportørbanen som angivet i hovedkravet. At hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverbar transportørbane er ikke understøttet af beskrivelsen.

Fagmanden finder ved gennemlæsning af beskrivelsen alene transportørbanen nævnt nederst på side 2 samt slutningen af første afsnit på side 3 og ligeledes i forbindelse med beskrivelsen på side 16 med henvisning til figur 24.

Det første citatsted i beskrivelsen på side 2 medfører således, at transportørbanerne i den forbindelse dels er til stede på den første henholdsvis den anden transportørordel og som beskrevet videre på side 3, at de drejeligt forbundne transportørenheder (30, 31, 70, 90) i det mindste delvis indgår i transportørbanerne af begge transportørenheder, hvorved ”den resulterende totale transportørbane af apparatet forløber relativt ubrudt og plant” (side 3, linje 4, 5). Dette leder fagmanden til at opfatte transportørbane, som den rute/rum objekter (gods, kufferter, pakker mv.) gennemrejser ved transport på apparatet.

Denne forklaring er i modstrid med udførelsesformen på side 16 med henvisning til figur 24, idet det her anføres, at ”her udgøres transportørbanen af den første transportørordel (7) af et første, endeløst transportbånd (110)”.

Sammenfattende er det således uklart, hvorledes hver transportørenhed kan definere en respektiv aktiverbar transportørbane, når det af beskrivelsen fremgår, at de drejeligt for-

bundne transportørenheder i det mindste delvis kan indgå i transportørbanerne af begge transportørenheder.

Endvidere beskrives hver transportørenhed på side 5, linje 11-15 som opbygget af et endeløst transportbånd, som drives af en drivrulle og et antal andre ruller, som alle bæres af samme ramme. Denne opbygning forstærkes endvidere med henvisning til samtlige udførelseseksempler, hvor transportørenhederne som beskrevet på side 11, linje 2-6, alle omfatter et endeløst bånd, som drives rundt omkring passende ruller.

Et yderligere detaljeret eksempel på frembringelsen som angivet på side 14, linje 23-26 "dannes både den første og den anden transportdels 7, 8 transportbaner af en sammenhængende række af transportørenheder 30 og 31". Transportørenhederne 30 og 31 indgår således som transportørbane og som en del af transportbaner.

Af brugsmodellens krav 2 angives, at den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter et bæreelement, der har hjul, og som er drejeligt forbundet med bagenden af rammen af en klap, der omfatter den forreste transportørenheds transportørbane. Det fremgår således, at den forreste transportørenhed har en transportørbane, der dog ikke nærmere er angivet og heller ikke klargør, hvad der skal forstås ved termen "transportørbane" i hovedkravet.

3.2 Endvidere skal det bemærkes, at koblingselementerne 38, 81, 82 ikke tillader "side-læns gensidig drejebævegelse" som angivet i hovedkravet, men det er i forbindelse med tolkning af brugsmodekravet opfattet som sideværts, gensidig drejebævegelse.

3.3 I det afhængige krav 12 introduceres "et transportørfrontelement". Dette er ikke nærmere beskrevet i brugsmodellen. Det kan formodes at transportørfrontelement er identisk med den forreste transportørenhed anført i sidste linie på hovedkravet.

3.4 De ovenfor anførte uklarheder medfører således, at beskyttelsesomfanget for frembringelsen som defineret i brugsmodellens krav 1 ikke tilfredsstiller betingelserne i § 34, stk. 2, idet en fagmand, hverken ud fra kravteksten alene eller med støtte fra den vedlagte beskrivelse og figurer har mulighed for at identificere, hvad der i forbindelse med beskyttelsen i brugsmodellen skal forstås ved termen "transportørbanen".

#### **4. Manglende opfyldelse af kravene i henhold til § 34, 1)**

4.1 I forbindelse med den manglende tydelige definition af frembringelsen, som angivet ovenfor antages det at transportørbane i brugsmodellen, kan sidestilles med den transportbane der dannes af de individuelle ruller, som angivet i DK 170863. Når det her antages at egenskaberne kan sidestilles er dette ikke ensbetydende med at disse egenskaber kan antages at være identiske, men med den utydelige definition af de kendetegnende egenskaber, som anført ovenfor, er en sidestilling retfærdiggjort.

4.2 Ved en besigtigelse af et apparat fremstillet i henhold til teknikken indeholdt i DK 170863, d. 15 august, 2006, i Københavns lufthavn i overværelse af repræsentanter for

brugsmodeleindehaver, kunne det konstateres at hver enkelt rulle på det viste apparat er selvstændigt drevet af indbyggede el-motorer.

Det blev ligeledes konstateret at den første transportør var monteret på et køretøj, således at den første transportør kan vippes fra en stort set horisontal position til en ønsket vinkel, således at den første transportør kan bringes i niveau med et fartøjs lastrum.

I forbindelse med besigtigelsen blev det oplyst at apparatet blev fremstillet i begyndelsen af 1990'erne og har været benyttet til læsning og losning af fly i en lang periode fra ca. 1994 til 1999. Såfremt dokumentation for disse påstande ønskes kan erklæringer fremsendes.

4.3 I beskrivelsen på side 2 er nævnt DK-patent nr. 170863 og US-patent nr. 3268099, US-patent 6006893 samt US-patent 2990938.

4.4 Det tidligere danske patentskrift DK 170863 publiceret den 17. september 1994 beskriver med ordlyden af hovedkravet i den brugsmodele, der ønskes udslettet, men med henvisningsnumre fra DK 170863:

et apparat ved jorden til lastning og losning af fly (se side 8, linje 5-11 samt figur 4, ref. 42) med et lastrum (40), hvilket apparat omfatter

en vipbar højdeindstillelig første transportør (53, 54), som er indrettet til at transportere gods (illustreret ved den firkantede kasse på transportøren 53 i figur 5) mellem et underliggende område uden for lastrummet og en anden transportør (se side 9, linje 14-22, figur 5),

hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende, og er i det væsentlige delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (53) og ind i lastrummet (40),

hvilken anden transportør omfatter en række transportørenheder (2, 3, 4), hvoraf en første transportørenhed er anbragt ved den første ende og indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønske højde, og

hvor hver transportørenhed (2, 3, 4) har et sæt hjul (30, 31), og at hver transportørenhed (2, 3, 4) er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer (se side 6, linje 5-18), som tillader sidelæns, gensidig drejebævegelse af transportørenhederne (2, 3, 4) og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne (2, 3, 4) omkring en i det væsentlige vandret akse,

hvor hver transportørenhed (2, 3, 4) definerer en respektiv aktiverbar transportørbane.

4.5 Frembringelsen adskiller sig således fra det apparat, der er angivet i DK 170863, ved, at:

***”den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.”***

Med de ovenfor beskrevne antagelser adskiller brugsmodel DK 2005 00245 U4 sig således fra DK 170863 B1 alene ved, at ”den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen”.

4.6 I beskrivelsen side 2 angives, at formålet med frembringelsen er at tilvejebringe et apparat, som er forholdsvis enkelt af opbygning, og som åbner mulighed for en forholdsvis let indføring i og fjernelse af stykgods fra et flys lastrum og samtidig sikrer let og kontinuerlig bevægelse af bagagen, se side 2, linje 15-19. Endvidere anføres det på side 17, linje 20-22, at frembringelsen er beskrevet til brug i forbindelse med fly, men kan naturligvis også anvendes i andre situationer, hvor der gør sig lignende forhold gældende.

Da DK 170863 B1 som angivet ovenfor, således foregriber store dele af frembringelsen, samt løser det anførte problem med identiske virkemidler og dermed har samme formål (problem), som frembringelsen adresserer, definerer den kendetegnende del af krav 1 ikke de egenskaber der adskiller Frembringelsen fra den kendte teknik.

4.7 Det problem, der objektivt bliver adresseret af de egenskaber der adskiller Frembringelsen fra DK 170863 kendte transportør, se 4.5, og som rettelig burde have været den eneste egenskab i den kendetegnende del af krav 1:

”at den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen”,

kan derfor defineres som at tilvejebringe hjælpeudstyr, der letter arbejdet for lastarbejdere, når f.eks. gods skal lastes eller losses fra et fartøj ved hjælp fra en fleksibel transportør som f.eks. angivet i DK 170863 B1.

4.8 Som korrekt angivet af sagsbehandleren i forbindelse med brugsmodelprøvningen i behandlingsskrivelse af 30. januar 2006 offentliggør WO98/54073, også nævnt i beskrivelsen side 1, linje 24-31, et apparat til manuel lastning og losning af fly omfattende en transportør med et højdeindstilleligt bord for enden af transportøren. Denne højdeindstillelige transportør er som anerkendt af brugsmodelansøgeren allerede indeholdt i den kendte teknik.

4.9 I den forbindelse skal endvidere henvises til US 2990938, der beskriver en fleksibel transportør, der kan indføres i et lastrum. Transportøren omfatter (referencenumre fra US 2990938) en første transportør (360), der transporterer gods mellem et område uden for lastrummet og en anden transportør, hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende og i det væsentlige er delvis udskydelig i forhold til apparatet og ind i lastrummet, hvilken anden transportør omfatter en række transportørenheder (362, 26, 18), hvoraf en forreste transportørenhed (24) er anbragt ved den første ende og indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og hvor hver transportørenhed har et sæt hjul (161) og endvidere, at hver transportørenhed er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer (se figur 8, ref. 406, 408, 410, 412, 414), som tillader side-

værts, gensidige drejebevægelser af transportenhederne og en gensidig drejningsbevægelse af transportørenhederne omkring en i det væsentlige vandret akse, og hvor hver transportør (24, 18, 360) definerer en respektiv aktiverbar transportørbane, og hvor den forreste transportør (24) omfatter midler (se figur 4 samt tilhørende beskrivelse, specielt de stiplede linjer, der angiver højdevariationen) til at variere hældningen af transportørbanen.

4.10 Formålet med opfindelsen ifølge US 2990938 er at bringe gods, f.eks. sække med ris og lignende, ind i lastrummet på et fartøj, i det detaljerede udførelseseksempel en sidedør på en togvogn og videre til bunden af det pågældende lastrum som beskrevet i kolonne 1, linje 10-24. Opfindelsen ifølge US 2990938 gør det således muligt for en operatør, se kolonne 10, linje 10-61, at anbringe godset præcis i det niveau og i den position, der ønskes, alene ved at manipulere på transportørenhederne og specielt på den forreste transportør.

4.11 Endvidere vil det naturligvis være sådan at transportøren og den tilkoblede forreste vipbare del kan forskydes indeni lastrummet, således at flere rækker gods "B" kan stables, hvorved lastrummet kan fyldes fuldstændigt og optimalt, uden at det manuelt skal løftes, bæres og placeres. Det er derfor givet at den forreste transportør kan forskydes i forhold til den første transportør.

4.12 Brugsmodellens egenskab om at *en vipbar, højdeindstillelig første transportør, som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet (52), og en anden transportør (8)*, vil naturligt være tilstede hvor bunden af lastrummet i det fartøj der skal læsses/losses er over rampens (322) niveau, hvorved den første transportør (362) vil være opadrettet.

Det amerikanske skrift US 2990938 har således det samme formål og løser de samme problemer med fuldstændigt analoge virkemidler som angivet i brugsmodelkravet. Eneste forskel er at apparatet ifølge Brugsmodellen er til lastning og losning af fly. I den forbindelse henvises til brugsmodellens beskrivelse side 17, linie 20-22 hvor brugsområdet for frembringelsen anføres at omfatte andre situationer hvor der gør sig lignende forhold gældende. I denne forbindelse er der ingen forskel på at transportere gods gennem siden på et fly eller en togvogn, og videre transporterer godset omtrent vinkelret på indførelsesretningen til bunden af lastrummet. Problemstillingerne er således identiske med hensyn til US2990938 og BA200500245U4.

4.13 På den baggrund og med de argumenter anført ovenfor opfylder brugsmodellens hovedkrav ikke betingelserne i § 34 1).

4.14 Tilsvarende vipbare forreste dele af transportbånd er endvidere kendt fra US 6006893, US 4282955 mfl. Det må således anses som almindelig kendt, allerede som offentliggjort med US 2990938 i 1961 og brugsmodelfrembringeren bekendt, i og med, at det ovennævnte skrift er citeret i den indledende del af beskrivelsen side 2, linje 9, at konstrue-



re laste-/losseapparater som angivet i brugsmodellens hovedkrav, hvori den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældning af transportørbanen som angivet i den kendte teknik.

Det er således klart, at frembringelsen som defineret i hovedkravet ikke opfylder kravene i brugsmodelloven § 3, stk. 1, idet frembringelsen ikke tydeligt adskiller sig fra, hvad der er alment kendt før ansøgningens indleveringsdag.

4.15 Ved besigtigelsen den 15. august 2006 blev det endvidere oplyst at ideen til det i brugsmodellen angivne apparat dels fremkom på basis af tidligere apparater, herunder apparatet ifølge DK170863 og af et krav fra Arbejdstilsynet om, at der ikke manuelt må løftes over skulderhøjde. På den baggrund er der ingen tvivl om at en fagmand der kender de ovenfor citerede skrifter vil sammenstille den kendte teknik, herunder særligt DK170863 og US2990938 og derved uden videre fremkomme med et apparat som angivet i Brugsmodellens hovedkrav.

4.16 De øvrige egenskaber fra frembringelsens krav 2 er ligeledes kendt fra US 2990938, idet den forreste transportørenhed omfatter et bæreelement (se figur 8 ref. 416), der har hjul, og som er drejeligt forbundet med bagenden af rammen (drejeforbindelse 406, 408, 410, 412) af en klap (400), der omfatter den forreste transportørenheds transportørbane (214).

4.17 Egenskaberne anført i frembringelsens krav 3 er ligeledes kendt fra US 2990938, idet den første transportør (24) omfatter et enkelt endeløst transportbånd (214) med en øverste bane, der definerer en godsoptagende flade.

4.18 I tilfældet, hvor krav 4 er afhængigt af krav 3, er det indlysende ved betragtning af figur 6 i US 2990938, at udskydningen af transportbanen er justerbar, således at den samlede transportør kan tilpasses det aktuelle lastrum. Dette er endvidere ligeledes kendt fra DK170863.

4.19 I krav 5 henvises indledningsvis til "det endeløse transportbånd 9", hvilket alene er anført i det afhængige krav 3. Det må dermed formodes, at krav 5 er afhængigt af krav 3 eller 4, men ikke kravene 1 og/eller 2. Ligeledes må det antages, at "den forreste transportør (7)", krav 5, linje 3-4, er den første transportør som angivet i krav 3.

4.20 Ved en besigtigelse af et apparat udført i henhold til DK 170863 i Københavns Lufthavn den 15. august 2006 blev det konstateret, at dette apparat, der var i drift fra 1993 til 1997, omfatter en bro som defineret i krav 7. Til stede ved besigtigelsen var repræsentanter for brugsmodelindehaveren.

4.21 Egenskaberne i krav 8 er ligeledes kendte både fra DK170863 og US2990938.

4.22 Egenskaberne i brugsmodelkrav 9 og 10 er endvidere kendt fra DK 170863 samt den praktiske udførelse af opfindelsen som fremvist ved besigtigelsen den 15. august 2006.

4.23 Det apparat der blev fremvist den 15. august 2006 har en forende hvor to eller flere ruller er drejet om en vandret akse, hvor rullerne overgår fra et magasin under det første transportbånd til lastrummets gulv. Krav 11 er dermed kendt fra et fremviste apparat.

4.24 Se bemærkninger under 3.3. Såfremt dette er korrekt er krav 12 foregrebet som angivet ovenfor.

4.25 Egenskaberne i krav 17, 19, 20 er tilstede på det apparat der blev fremvist d. 15. august 2006.

4.26 Se argumentationen ovenfor vedr. US2990938 der ligeledes er gældende for gentagelsen i krav 18 og 21.

4.27 De øvrige træk angivet i krav 13, 14, 15, 16 og 22 er alle udførelsesvariationer der ligger indenfor fagmandens normale viden.

## 5. Konklusion

Sammenfattende kan det altså konstateres at DK170863 foregriber frembringelsen, så vidt den kan tolkes fra hovedkravet, med undtagelse af egenskaben som anført i 4.5 ovenfor. Denne egenskab er imidlertid triviel, og har, som anført ovenfor, været beskrevet i patentlitteraturen gentagne gange, som løsning og middel for at overkomme den samme problemstilling som rejst i brugsmodellen.

Brugsmodellen skal derfor i henhold til Brugsmodellovens § 34 udslettes..."

Ved brev af 25. oktober 2006 kommenterede RASN A/S ved Zacco Denmark A/S Udslettelsesbegæringen. Følgende blev fremført:

"... I anledning af Martin Vestergaard's anmodning om udslettelse har vi følgende bemærkninger:

### 1.1 BM § 34, stk. 1, 2).

Anmoder gør under pkt. 3 gældende, at brugsmodelkrav 1 "mangler tydelighed", og at "brugsmodellen er uklar". Samtidig henvises til Brugsmodellovens § 34, stk. 1, 2).

Brugsmodellovens § 34, stk. 1 2) udsiger, at en anmodning om udslettelse kan begrundes med, at *"..registreringen angår en frembringelse, som ikke er så tydeligt beskrevet eller vist, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den."*

Vi vil nedenfor påvise, at denne betingelse er opfyldt.

## 1.2 "respektiv aktivérbar transportørbane"

Det er et gennemgående træk i beskrivelsen, at man ved apparatet ifølge brugsmodekrav 1 uden nogen væsentlig manuel indsats skal kunne fremføre bagage og andet gods ude fra landingsbanen og ind i flylastrummet (og i modsat retning), og at man skal kunne afsætte bagagen i en ønsket højde, se f.eks. udførelsesformen vist i registreringens fig. 16 og 24.

Den udtrækkelige transportør (8) er til formålet sammensat af et antal transportørenheder (som i f.eks. fig. 24 er vist med tallet 70), og bagagen drives ind i lastrummet ved aktivering. De enkelte transportørenheder definerer i henhold til krav 1 en transportørbane, og ved aktivering fremfører transportøren (8) (der består af transportørenhederne) dermed bagagen langs et forløb, der følger de respektive transportørbaner.

Brugsmodekrav 1 angår et apparat med en landbaseret første transportør, samt med den nævnte anden transportør (8). Den anden transportør (8) kan trækkes ud fra en position under den første transportør. Brugsmodekrav 1's kendetegnende del beskæftiger sig primært med, hvorledes den anden transportør (8)'s transportørenheder er udformet. Hvordan den første transportør skal være udformet, er anført i kravets indledende del, nemlig at den første transportør skal være indrettet til at transportere bagage fra et underliggende område og op til den anden transportør. Der er ikke – som hævdet af Anmoder - en modstrid mellem definitionen af transportørenhederne i krav 1 og den relevante forklaring i beskrivelsen.

Det følger, at elementet "*... hvor hver transportørenhed definerer respektiv aktivérbar transportørbane...*" utvivlsomt er så tydeligt beskrevet, at en fagmand vil kunne udøve frembringelsen. Vi kan ikke se, hvorledes fagmanden ved læsning af krav 1 skulle kunne bringes i tvivl om, hvordan han skal udforme en transportørenhed som defineret i kravet.

## 1.3 "sidelæns gensidig drejebevægelse", "et transportørfrontelement"

Anmoder gør, uden nærmere forklaring, supplerende gældende, at angivelsen "*...sidelæns gensidig drejebevægelse...*" i krav 1 ikke skulle tilfredsstillе § 34, stk. 1, 2). Uden nogen nærmere begrundelse for denne påstand har vi vanskeligt ved at fremføre bemærkninger. Vi henviser dog til f.eks. fig. 21, der viser et eksempel på koblingsmidler til at forbinde den anden transportørs (8) transportørenheder med hinanden, samt til f.eks. fig. 11, der viser hvorledes transportøren (8) kan bugte sig inde i flyvemaskinen.

For så vidt angår betegnelsen "*et transportørfrontelement*" i krav 12, er det ikke korrekt – som hævdet af Anmoder - at dette element ikke er beskrevet i brugsmodekravregistreringen. Der henvises til f.eks. s. 12, l. 6-13 samt fig. 14, hvor dette element er omtalt ved anvendelse af henvisningstallet 45.

## 1.4

Brugsmodeleregistreringen indeholder en beskrivelse af et eksempel på, hvorledes opfindelsen kan realiseres, og dette må anses for fuldt ud at tilfredsstillе § 34, stk. 1, 2).

Samlet set er det dermed vores klare opfattelse, at registreringen angår en frembringelse, som er så tydeligt beskrevet og vist, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den, og dermed at Brugsmodellovens § 34, stk. 1, 2) er opfyldt.

## **2.1 BM § 34, stk. 1, 1) og BM § 3, stk. 1.**

Indledningsvis skal vi påpege, at Anmoder ikke har fremlagt nye oplysninger, der bør foranledige en ændring af brugsmodeleregistreringen. Den dokumentation, Anmoder påberåber sig, har været bedømt af Styrelsen under den forudgående prøvning af brugsmodeleregistreringen.

Vi vedlægger i den forbindelse Styrelsens "Nyhedsundersøgelsesrapport" (bilag 1), hvoraf fremgår at

- DK 170 863
- US 3 268 099
- US 6 006 893
- US 2 990 938 og
- WO 9854073

- alle har været bedømt og er kategoriseret som "A"-skrifter, dvs. som baggrundsteknik.

Styrelsen kategoriserer skrifter med enten et "X", et "Y" eller et "A", hvor et "X" indikerer, at opfindelsen mangler nyhed over for et givet skrift, mens et "Y" indikerer, at opfindelsen mangler frembringeshøjde over for en kombination af skrifter.

Styrelsen har med andre ord efter gennemgang af den ovennævnte dokumentation konkluderet, at apparatet i brugsmodelekrav 1 er nyt, og at apparatet tillige adskiller sig tydeligt fra de kendte apparater. Med andre ord har Styrelsen konkluderet, at brugsmodelekrav 1 opfylder betingelserne i BM § 3. Denne konklusion ligger i øvrigt på linie med den, der er truffet af såvel den europæiske som den amerikanske patentmyndighed, der begge har udstedt patent.

Styrelsen har i forbindelse med prøvningen foretaget en ganske omfattende og grundig nyhedsundersøgelse af opfindelsen, se "Nyhedsundersøgelsesrapporten", og man har bedømt, at der ikke findes relevant dokumentation, udover hvad der er angivet under overskriften "Relevante publikationer".

## **2.2**

Vi kan konstatere, at Anmoder er enig i, at brugsmodelekrav 1 udtrykker en opfindelse, der er ny. Dette udleder vi af den første linie i afsnit 4.5 i Anmodningen.

Anmoder gør åbenbart gældende, at opfindelsen ikke adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik.

Imidlertid ser Anmoder opfindelsen i "bakspejlet", idet han – efter at have opnået kendskab til opfindelsen - formulerer et urealistisk udviklingsforløb, der skulle lede fagmanden til at foreslå opfindelsen, se nedenfor.

### 2.3

Ved bedømmelsen af frembringelseshøjden må der indledningsvis fastlægges et udgangspunkt for opfindelsen, dvs. en nærmest liggende kendt teknik. Under denne proces må opmærksomheden rettes mod opfindelsens tekniske område og mod de tekniske problemer inden for dette specifikke tekniske område, som opfindelsen søger at løse.

Brugsmodelkrav 1 er med den indledende betegnelse "*Apparat ved jorden til lastning og losning af fly...*" tydeligt defineret som tilhørende til et særligt, velafgrænset teknisk område. Nærmere bestemt er apparatet ifølge opfindelsen beregnet til at føre bagage skråt op ad fra et område ved landingsbanen, indover flyets lastelugekarm og videre frem i retning mod flylastrummets ende, der ofte ligger i en afstand på f.eks. 15-25 m fra lastelugen.

### 2.4

Bilag 2 er et billede, der viser arbejdsforholdene ved læsning og losning af en flyvemaskine. Som det fremgår, må en person placere sig i sammenkrøbet tilstand helt inde i bunden af lastrummet og anbringe bagagen oven på hinanden. Ofte skal en bagagearbejder under læsning/losning af en flyvemaskine i sommersæsonen løfte over 9 tons vægt pr. arbejdsdag, og disse arbejdsforhold leder på verdensplan til arbejdsulykker med betydelige menneskelige og økonomiske omkostninger til følge.

Sådan har arbejdsforholdene indtil opfindelsen været i en Boeing 737 m.fl..

Opfindelsen ifølge brugsmodelregistreringen har som et formål at forbedre arbejdsforholdene for bagagearbejdere ved lastning og losning. Opfindelsen beskæftiger sig således med at løse problemet med at afhjælpe de alvorlige rygskader, der kan udvikle sig som følge af de uheldsmæssige arbejdsstillinger inde i flyets lastrum. Opfindelsen løser dette problem uden nogen nævneværdig forøgelse af den tid, der må medgå til losningen/lastningen, idet en sådan forøgelse kunne medføre et fravalg af apparatet af brugerne.

### 2.5

Den relevante fagmand, hvis viden må lægges til grund ved bedømmelsen af frembringelseshøjden, er i nærværende sammenhæng en person, der beskæftiger sig med apparater til lastning og losning af flyvemaskiner.

Denne relevante fagmand er bundet af de historiske konventioner og fordomme, der naturligt hersker inden for dette tekniske område.

Styrelsen har ved brugsmodelansøgningens behandling korrekt taget udgangspunkt i WO 9854073, der viser et apparat til læsning og losning af fly, med et højdeindstilleligt bord.

Dette skrift er det eneste, der beskæftiger sig med det relevante tekniske område, og som forsøger at anvise en reel forbedring af arbejdsforholdene vist i bilag 2.

Imidlertid anviser WO-skriftet ikke en tilfredsstillende løsning på problemet. Dette skyldes, at bagagearbejderen fortsat – som det ses af skriftets forsidetegning – skal håndtere bagagen for at bringe en kuffert til den ønskede slutposition. Med andre ord opnås ikke en tilfredsstillende reduktion af de fysiske belastninger, arbejderen udsættes for, når han - i en sammenkrøbet stilling - skal bevæge vægten af kufferterne.

Den i WO-skriftet anviste løsning omfatter en teleskopérbar transportør, der er stiv i den forstand, at den ikke omfatter ledforbundne transportørenheder, der kan drejes til siden i forhold til hinanden. Som det ses, forløber den teleskopérbare transportør til enhver tid langs den ene side af lastrummet, idet dens position er låst af bordet 3.

Installationen af transportøren i flyvemaskinen er endvidere kompliceret, og der skal gennemføres en tidskrævende positionering af bordet 3 – sådan som beskrevet på s. 9, l. 20-35. Som bekendt er det ved drift af en moderne flyflåde, hvor stand-by tiden skal være minimal, absolut nødvendigt, at bagagen kan tømmes ud og læses på kortest mulig tid. Da installationen af transportøren er tidskrævende, og da bagagearbejderens arbejdsforhold reelt ikke forbedres, må dette samlet set formodes at være årsagen til, at den i WO-skriftet anviste løsning ikke har fundet nogen udbredelse.

## 2.6

I den kendetegnende del af brugsmodekrav 1 er med udgangspunkt i den ovennævnte, nærmest liggende kendte teknik defineret de nye træk ved opfindelsen ifølge brugsmode-registreringen.

Anmoder gør gældende, at opfindelsen – i lyset af US 2990938 - ikke adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik. Selv om apparatet beskrevet i detaljer i US 2 990 938 er beregnet til at transportere gods gennem siden af en togvogn, gør Anmoder under pkt. 4.12 gældende, at der ikke er nogen forskel på at transportere gods gennem siden af en togvogn og gennem siden af et fly. Når der henses til Anmodningens pkt. 4.6, synes Anmoder at være af den opfattelse, at opfindelsen – i lyset af DK 170 863 kombineret med US 2 990 938 - ikke adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik, som fordret i BM § 3, stk. 1.

Anmoder mangler imidlertid at vise, hvad der skulle tilskynde den relevante fagmand til at kombinere hans viden fra DK 170 863 med togvognstransportøren vist i US 2 990 938.

## 2.7

For det første er den relevante fagmand, som nævnt ovenfor, en person, der beskæftiger sig med apparater til lastning og losning af flyvemaskiner, og som er bundet af de historiske konventioner og fordomme, der naturligt hersker inden for dette tekniske område, og som har været herskende siden de første "narrow-body"-fly med lastrum blev sat i drift.

Apparatet ifølge US 2 990 938 er udtrykkeligt tiltænkt anvendt i togvogne eller lastvogne, hvor arbejdsforholdene er ganske anderledes end ved arbejde i et fly, se bilag 2. Ved brug

af dette kendte apparat kan bagagearbejderen nemlig stå oprejst ved siden af apparatet, fordi vognens indvendige højde tillader en sådan arbejdsposition.

Det fremgår af f.eks. fig. 4 i US 2 990 938, at apparatet har en relativt stor højde, og et sådant apparat ville slet ikke kunne placeres inde i et flylastrum, hvor arbejds højden er meget begrænset, se bilag 2.

## 2.8

Herudover skal det pointeres, at US 2 990 938 anviser en transportør med koblinger mellem de enkelte transportørenheder, der er udformet, så der ikke kan ske en indbyrdes drejning omkring en vandret akse. Med andre ord vil transportøren i US 2 990 938 ikke kunne anvendes til losning af et "narrow-body"-fly som en Boeing 737, da transportøren ikke kan føres fra en position under en skrå udvendig transportør til en vandret position på gulvet af flylastrummet.

Det vil ikke give nogen mening at modificere koblingerne mellem transportørenhederne vist i US 2 990 938, så transportørenhederne kan "knække" i forhold til hinanden, fordi transportørenhederne – modsat Anmoders udsagn under pkt. 4.9 – ikke definerer en respektiv transportørbane.

Der er således utvivlsomt tale om – se fig. 1 i US 2 990 938 – at et sammenhængende transportbånd 26 strækker sig langs hele transportørens længde, og dette bånd tillader ikke en indbyrdes drejning om en vandret akse af transportørenhederne.

## 2.9

US 2 990 938 angår med andre ord et helt andet teknisk område, end det brugsmodelestyringen beskæftiger sig med, og apparatet i US 2 990 938 kan ikke benyttes i et fly uden væsentlige modifikationer. Den relevante fagmand kan ikke forventes at være bekendt med apparater anvendt i dette fjerntliggende arbejdsområde, endsige være motiveret til at overføre viden fra det kendte apparat til det relevante tekniske område, dvs. til flylastning.

Det bemærkes i øvrigt, at DK 170 863, der ikke anviser en løsning på arbejdsmiljøproblemerne, er publiceret i 1994. US 2 990 938 er publiceret i 1961, og selv om der således er forløbet 40 år siden publiceringen af US 2 990 938, er det først med den nærværende opfindelse gjort i 2001, at der opnås en tilfredsstillende reduktion i arbejdsbelastningerne, uden at dette sker på bekostning af flyets stand-by tid.

## 2.10

Som forklaret ovenfor vil den relevante fagmand, der arbejder med lastning og losning af flyvemaskiner, ikke blive inspireret til at overføre hverken hele løsningen eller tilfældigt frirevne løsninger beskrevet i US 2 990 938 til det relevante tekniske område.

Vi må derfor fastholde, at brugsmodelestyring 1 adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik. Anmoder har ikke overbevisende vist, at den relevante fagmand uden videre ville anviser opfindelsen med udgangspunkt i den nærmest liggende kendte teknik, jf. WO9854073. Fagmanden med kendskab til DK 170 863 vil slet ikke være tilskyndet til at afsøge forbed-

ringer i udformningen af dette kendte apparat, og intet ville tilskynde ham til at modificere apparatet ved inkorporering af ud fra en sammenhæng tilfældigt frievne konstruktionselementer beskrevet i US 2 990 938, endsige i US 6 006 893 eller US 4 282 955, der heller ikke har relation til det relevante tekniske område.

Samlet set skal vi således anmode Styrelsen om at opretholde krav 1 i den aktuelle form.  
**Subsidiært anmodes om mundtlig forhandling i sagen.**

## 2.11

For god ordens skyld skal vi i relation til Anmodningens pkt. 4.15 fremhæve, at Anmoder ikke har diskuteret opfindelsen med opfinderne. Der er således ikke i forbindelse med besigtigelsen fremkommet oplysninger, der viser, at det skulle være nærliggende for fagmanden – med udgangspunkt i DK 170 863 – at kombinere sig frem til opfindelsen ifølge brugsmodelestyringen.

Der synes på det foreliggende grundlag ikke at være behov for at gennemgå de enkelte underkrav; vi bemærker, at der i Anmodningen bedes om udslettelse af registreringen, selv om Anmoder ikke redegør i detaljer for, hvorfor underkravene skulle savne frembringelseshøjde.

Afslutningsvis gør vi opmærksom på, at Anmoder i sit brev henviser til en besigtigelse i Kastrup Lufthavn. Vi går ud fra, at Anmoder vil fremlægge dokumentation for de forhold han måtte påberåbe sig i den henseende...”

Ved 1. behandlingen af anmodningen om udslettelse, udtalte Patent- og Varemærkestyrelsen ved brev af 21. november 2006 følgende:

### ”... **1. Afgørelse**

Vi har nu behandlet anmodningen om udslettelse af brugsmodelestyring BR 2005 00245 U4. Resultatet af vores behandling er, at brugsmodelestyringen kan opretholdes i uændret form. Den nærmere forklaring fremgår af det nedenstående.

## **2. Resumé af udslettelsessagen**

I det følgende er oplistet sagens indlæg. Indlæggene er nummereret **a-b** og anmoders dokumenter (D1)-(D5), og i vores begrundelse nedenfor vil vi henvise til denne nummerering.

**a)** Anmoder (Patrade) har den 19. august 2006 indleveret begæring om udslettelse af prøvet brugsmodelestyring nr. DK 2005 00245 U4. Begæringen er begrundet med:

1) At betingelserne i BML § 34, stk. 1 ikke er opfyldt



Til støtte for anmodningen er vedlagt eller omtalt følgende dokumenter:

- (D1) DK 170863
- (D2) US 3268099
- (D3) US 6006893
- (D4) US 2990938
- (D5) WO 98/54073

**b)** Indehaver (Zacco) fastholder i sit svar af 25. oktober 2006 principalt at anmodningen afvises, og subsidiært at der afholdes mundtlig forhandling i sagen

Styrelsen afslutter den 1. november 2006 skriftvekslingen.

### **3. Begæringen om udslettelse af DK 2005 00245 U4**

Begæringen om udslettelse er begrundet med at BML § 34, stk. 1 ikke er opfyldt, nærmere bestemt, at

- 1) registreringen ikke er foretaget i overensstemmelse med §§ 1-3,
- 2) registreringen angår en frembringelse, som ikke er så tydeligt beskrevet eller vist, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den

I de følgende underafsnit behandles de enkelte påstande.

#### **3.1 Registreringen angår en frembringelse, der ikke er så tydeligt beskrevet eller vist, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den**

i. Efter vores opfattelse er last- og losseapparatet så tydeligt beskrevet, at en fagmand på grundlag af beskrivelsen kan udøve frembringelsen.

Alle de angivelser som anmoder mener enten ikke er beskrevet, eller ikke er beskrevet så tydeligt at frembringelsen kan udøves, kan genfindes og er forklaret i beskrivelsen.

ii. "Respektiv aktiverbar transportørbane".

Krav 1 definerer en anden transportør (8) der består af et antal sammenkoblede transportørheder (30,31,70,90), der hver især definerer en respektiv aktiverbar transportørbane.

Dette er forklaret og finder bl.a. støtte i beskrivelsens side 6, linie 5-10 og side 12, linie 19-24.

iii. "Sidelæns gensidig bevægelse".

Angivelsen "Sidelæns gensidig bevægelse" i krav 1 fremgår efter vores vurdering klart af figur 21 med tilhørende forklaring i beskrivelsen.

iv. "Et transportørfrofrontelement".

Denne angivelse i krav 12 findes tydeligt forklaret med henvisningsbetegnelsen (45) på side 12, linie 6-13, og figur 14.

### **3.2 Tydelig adskillelse fra (D1) og (D2)**

i. Efter vores opfattelse er den nærmest liggende kendte teknik, (D5). (D5) illustrerer efter vores opfattelse nærmere end (D1) et apparat til de arbejdsforhold, som bagagepersonale udsættes for.

(D5) beskæftiger sig ligesom frembringelsen med at anvise et last- og losseapparat, der er sådan indrettet, at det mindsker de gener og arbejdsskader der påføres bagagepersonale, der på grund af de trange og besværlige pladsforhold der forefindes i lastrummet af et fly, ofte må sidde krumbøjet eller på knæ, når flyet skal lastes og losses. Se hele side 1.

(D5) viser et last- og losseapparat med en anden transportør, der består af en række teleskopisk sammenkoblede transportørenheder, der kan drejes om et enkelt fixpunkt (11). Transportøren fremfører bagagen til bagagearbejderen, og den forreste transportørenhed har midler til at variere hældningen af transportørbanen. Se fx side 9, linie 14, til side 10, linie 13, og figur 1-5.

Frembringelsens i krav 1 adskiller sig fra (D5) ved, at hver transportørenhed er forbundet drejeligt til hinanden, og at hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverbar transportørbane. Disse tekniske træk, fremgår af brugsmodekrav 1's kendetegnende del.

Det objektive tekniske problem der skal løses, kan herefter defineres som et forbedret last- og losseapparat, der mindsker den manuelle bagageflytning inde i flyet.

Vi mener ikke at fagmand på grundlag af sin almene viden eller fagmandsviden, ville blive tilskyndet til at ændre (D5) sådan, at de teleskopisk sammenkoblede transportørenheder kunne være ledforbundne og dermed drejelige. Tværtimod fremgår det netop af (D5), at transportøren er sammensat med et bord der er så bredt, at bagagen kan skubbes på tværs af flyets længderetning. Se fx side 3, linie 19-24, og krav 1.

ii. Vi mener heller ikke, at (D5) i kombinationsmodhold med (D1) fratager frembringelsen frembringelseshøjde.

(D1) anviser et last- og losseapparat med en anden transportør, der består af en række sammenkoblede, drejelige transportørenheder. Se side 8, linie 5, til side 9, linie 28, og figur 4-5. (D1) viser ikke, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Selv hvis en fagmand ville lade sig inspirere af den information i (D1), der omtaler at transportørenheden består af en række sammenkoblede, drejelige transportørenheder, er det vores opfattelse, at frembringelsen adskiller sig tydeligt fra kombinationsmodholdet. Det er derfor uden betydning for vores bedømmelse, om de enkelte transportørenheder er selvstændigt drevne, sådan som anmoder påstår konstateret ved besigtigelse af anlægget i (D1), jævnfør begæringens punkt 4.2. Dette forklarer vi det følgende.

Den omstændighed at (D5) anviser, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen, forudsætter at disse midler udgøres af et højdejusterbart bord, som den forreste transportørenhed hviler på. Herefter skal bagagearbejderen fortsat både flytte bagagen sideværts og række den ind over bordet for en endelig placering.

Frembringelsen derimod, hviler på den erkendelse at bagage som fx tunge kufferter, kan føres helt frem til bagagearbejderen, som herefter kan kaste bagagen på plads direkte fra den forreste transportørenhed. Den forreste transportørenhed placeres over bagagearbejderen som vist i brugsmodellens figur 16, og kan dermed i nogen grad erstatte anvendelsen af bagagearbejderens knæ, som løfte- eller kasteindretning for den endelige stakning af bagagen.

iii. (D1) er efter vores vurdering en fjernere liggende teknik. Skriftet angiver ikke, at transportørenhederne (rulle-aksel enhederne) er drevne, og den forreste transportørenhed omfatter ingen midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Derfor ville (D1) hverken alene eller i kombination med (D5) fratage frembringelsen frembringeshøjde, af de samme årsager som vi har nævnt under punkt ii.

### **3.3 Tydelig adskillelse fra (D5) eller (D1) i kombination med (D2), (D3) eller (D4)**

i. Vi er enige med indehaver i, at den relevante fagmand er en person, der beskæftiger sig med lastning og losning af flyvemaskiner. Dermed er fagmanden også en person, der er bekendt med de specielle og trange arbejdsforhold, der er forbundet med netop lastrum i fly.

ii. Ingen af skrifterne (D3) eller (D4) ligger derfor indenfor det aktuelle teknikområde.

(D3) beskæftiger sig med lastning- og losning af togvogne, og (D4) beskæftiger sig med køretøjer. I ingen af disse skrifter er de særlige og trange pladsforhold genstand for overvejelser.

Der ligger derfor ikke indenfor en fagmands helt nærliggende valgmuligheder, at konstruere kombinationsmodhold mod frembringelsen med enten (D1) eller (D5) i kombination med enten (D3) eller (D4).

iii. (D2) omhandler en transportør til transport af bagage ind i et flys lastrum, der består af en række ledforbundne, drejelige transportørenheder. (D2) tilføjer dog ikke sagen noget nyt i forhold til (D1) eller (D5), da (D5) fx heller ikke har en forreste transportørenhed med midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Der er derfor heller ikke for fagmanden nogen tilskyndelse til, at kombinere (D2) med enten (D1) eller (D5) for at nå frem til den frembringelse, der fremgår af brugsmodellens krav 1.

#### **4. Uændret form**

Sammenfattende kan vi konkludere, at frembringelsen i den prøvede brugsmodel DK 2005 00245 U4 er så tydeligt beskrevet, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den, og adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik.

Brugsmodellen kan derfor opretholdes i uændret form...”

Denne afgørelse indbragte Power Stow A/S v/Martin Vestergaard ved Johan Schlüter advokatfirma for Ankenævnet for Patenter og Varemærker ved brev af 20. januar 2007. Klager nedlagde påstand om, at Nævnet omgør styrelsens afgørelse, således at brugsmodelregistrering BA 2005 00245 udslettes. Klager har begrundet sin påstand med følgende:

#### **”... Sagsfremstilling**

##### *Indledning*

Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse lider af en række alvorlige mangler, og styrelsens vurdering af f.eks. kendt teknik er på flere punkter forkert. Herudover er der fremkommet nyt og væsentligt materiale, som styrelsen ikke har haft lejlighed til at inddrage i sin vurdering. Materiale som må medføre en fuldstændig udsletning af brugsmodellen, da en helt identisk løsning har været offentlig i 1997.

Klagers hovedsynspunkter er følgende:

1. Brugsmodellen er uklar i relation til beskyttelsesomfanget, hvilket i sig selv må medføre ugyldighed og dermed udslettelse, jf. brugsmodellovens § 14 stk. 2, § 47 stk. 2 og § 52.
2. Styrelsen har anvendt en meget snæver vurdering af tidligere kendt teknik, og har baseret sin argumentation på, at den relevante fagmand alene har fokus på fly med begrænset pladsrum. Denne begrænsning har ikke støtte i hverken brugsmodellen eller i eksisterende flytyper. Derfor kan anden relevant teknik inddrages og dette vil medføre, at modellen ikke har den fornødne frembringelseshøjde.

3. Styrelsen har lagt til grund, at WO 98/54073 (benævnt D5, **bilag 1a**) er et mere relevant skrift end DK 170863 (benævnt D1, **bilag 1b**). Som det vil fremgå af anken er D1 imidlertid stort set identisk med brugsmodellen på alle punkter på nær vippeanordningen. D1 er derfor det skrift som ligger nærmest modellen.

4. I anken er anvist en række vippeanordningerne – fastgjort til transportbånd – som var kendt før brugsmodellens registrering. Det ville være nærliggende for fagmanden at kombinere D1 med en af disse anordninger, hvorved der opnås en løsning som beskrevet i brugsmodellen. Dette gælder principielt, uanset om den relevante fagmand afgrænses til at have kendskab til fly med begrænset pladsrum (som antaget af styrelsen), da klager også fremlægger dokumentation for sådanne transportbåndsløsninger, som forelå før brugsmodellen. Udvides fagmandens fagområde, medfører det blot, at antallet af relevante vippeordninger udvides markant.

5. Klager er netop kommet i besiddelse af oplysninger om et forprojekt fra september 1997, som viser et transportbånd, som er helt identisk med brugsmodellen - både i relation til båndmoduler og vippeanordning. Dokumenterne herom er ikke indgået i styrelsens behandling af sagen. Dokumentet medfører helt åbenlyst, at brugsmodellen må bortfalde – og udslettes fuldstændig – som følge af manglende nyhed.

Klager understreger, at pkt. 1, pkt. 2-4, samt pkt. 5, hver for sig er tilstrækkelige til udsletning af brugsmodellen.

Ovenstående opdeling vil – for overskuelighedens skyld – blive fulgt i det følgende:

*Uklar definition samt fortolkningsfejl*

**1.1** Under punkt 3.1 ii har klager gjort indsigelse imod de uklare forhold omkring begrebet "respektiv aktiverbar transportørbane".

I denne forbindelse har sagsbehandleren alene beskæftiget sig med "respektiv aktiverbar", hvorimod det af udslettelsesbegæringen (**bilag 1c**) side 2, afsnit 3.1 fremgår, at det er "transportørbane", der ikke er defineret, hvorved fagmanden ud fra brugsmodellen ikke kan slutte hvad dette begreb omfatter.

**1.2** Da "transportørbane" indgår i hovedkravet, og således er at anse for et meget væsentligt element i frembringelsen og i beskyttelsen, er det grundlæggende vigtigt at "transportørbane" er tydeligt defineret.

**1.3** I udslettelsesbegæringen henvises til de citatsteder, hvor "transportørbane" optræder, se side 2, andet afsnit under punkt 3.1:

*"Fagmanden finder ved gennemlæsning af beskrivelsen alene transportørbanen nævnt nederst på side 2 samt slutningen af første afsnit på side 3 og ligeledes i forbindelse med beskrivelsen på side 16 med henvisning til figur 24."*

Der er således ingen tvivl om at indsigelsen var rettet mod "transportørbane".

**1.4.a** Fra Brugsmodellen side 2: *"Ifølge frembringelsen kan transportørbanerne af den første henholdsvis den anden transportørdele forløbe i forlængelse af hinanden, og de indbyrdes, drejeligt forbundne transportørenheder kan i det mindste delvist indgå i transportørbanerne af begge transportørenheder, fordi de fortsætter direkte over i hinanden fra den første til den anden transportørdele under udskydningen eller tilbagetrækningen af den anden transportørdele. Den resulterende totale transportørbane af apparatet forløber relativt ubrudt og plant."*

**1.4.b** Fra brugsmodellen side 16, linie 29 – side 17, linie 1: *"På fig. 24 vises en tredje udførelsesform for frembringelsen. Her udgøres transportørbanen af den første transportørdele 7 af et første endeløst transportbånd 110, som er monteret oven over transportørenhedernes 70 baner mellem et magasin 111 og broen 105."*

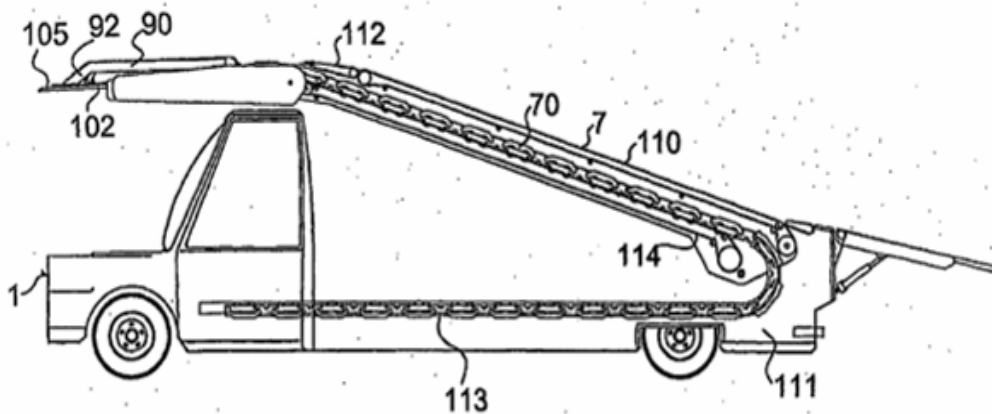


Fig 24

**1.4.c.** Udsnit af krav 1: *"hvor hver transportørdele (30, 31, 70, 90) definerer en respektiv aktiverbar transportørbane,"*

**1.5** Af 1.4.a fremgår det således, at der er tale om en flerhed af transportørbaner arrangeret i hver transportørdele. Transportørdele benævnes i bestemt grammatisk form, uden det dog tidligere i beskrivelsen til brugsmodellen er defineret, hvad der kan opfattes som "transportørdele".

"De indbyrdes, drejeligt forbundne transportørenheder kan i det mindste delvist indgå i transportørbanerne", betyder således at der skelnes mellem transportørbaner, transportørenheder og transportørdele. Sammenhængen mellem transportørenheder og transportør-

baner er, at transportørenehederne i det mindste delvist kan indgå i transportørbanerne af begge transportøreneheder.

Af krav 1:” hvor hver transportørenehed (30, 31, 70, 90) definerer en respektiv aktiverbar transportørbane, og hvor den forreste transportørenehed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen ” derimod fremgår det, at hver transportørenehed definerer en transportørbane.

Det er således ikke afklaret, hvor vidt en flerhed af transportøreneheder tilsammen udgør transportørbanen, eller om hver enkelt transportørenehed udgør en separat transportørbane.

Af kravets sidste betingelse:” den forreste transportørenehed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen” fremgår det, at hver transportørenehed omfatter en respektiv aktiverbar transportørbane.

**1.6** Sagsbehandleren har henvist til, at ”respektiv aktivbar transportørbane” er tydeligt beskrevet, se side 6, linie 5-10:

5 Særligt hensigtsmæssigt kan der ifølge frembringelsen ved den forreste ende af den anden transportørdeel findes en styreindretning, som er forbundet med alle apparatets drivmidler, så at en inden i flyet til stede værende operatør kan styre disse ved påvirkning af styreindretningen. Herved opnås, at operatøren har effektiv kontrol over begge transportørdelene.

10

og side 12, linie 19-24 (beskrivelse tilhørende fig. 13 og 14):

20 På siden af transportørklappens 39 ramme 41 er der anbragt et håndtag henholdsvis 47 og 48. Disse håndtag 47 og 48 åbner mulighed for, at en operatør kan manøvrere den anden transportørdeel 8. Samtidigt hermed er håndtaget 47 og 48 indrettet som styreindretninger, således at operatøren ved passende drejning heraf kan aktivere eller påvirke den første og den anden transportørdels 7, 8 forskellige ikke viste drivmidler.

25

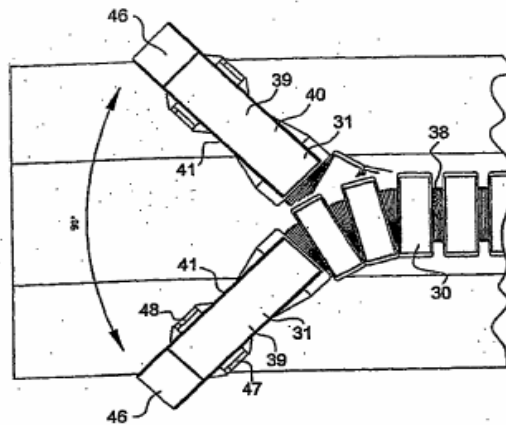


Fig 13

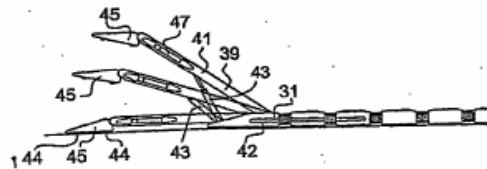


Fig 14

**1.7** Af disse citater fremgår det, at en operatør ved en forreste ende af den anden transportørdele inde i flyet har en indretning, hvormed han har effektiv kontrol over begge transportørdele. Ikke at han har mulighed for at aktivere de respektive transportørbaner. Der er intetsteds i brugsmodellens beskrivelse, krav eller figurer angivet eller antydnet, at hver transportørenhed omfatter midler, der gør det muligt at aktivere hver enkelt transportørbane separat fra de øvrige transportørbaner (altså "respektiv aktivbar transportørbane") i de øvrige transportørenheder.

**1.8** Vore bemærkninger i udslettelsesbegæringen indleveret 18. august 2006 vedrørende "respektiv aktivbar transportørbane" står således fortsat ved magt, og styrelsens vurdering af forholdet bestrides.

**1.9** Det må derfor konkluderes, at der i brugsmodellen ikke er konsekvent brug af termerne "transportørbane", "transportørenhed" samt "transportørdele" hvilket, når kravet skal tolkes, fører til uvished og utydelighed i definitionen af beskyttelsesomfanget. Det er således tydeligt at brugsmodellen ikke opfylder kravene i henhold til brugsmodellovens § 14, stk. 2.

**1.10** Ved samtlige sagsbehandlerens henvisninger som henviser til i begrundelse for opretholdelsen af brugsmodellen, gives til detaljerede eksempler, hvor der indgår endeløse transportbånd. Dette er også tilfældet vedrørende de bemærkninger, der er anført vedrørende "transportørfrontelement". I 3.1 iv henvises således til krav 12:



12. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved et transportørfrontelement, der er hængselforbundet til transportørenheden ved den første ende og som kan indstilles med en ønsket hældning i forhold til transportørbanen af transportørenheden (39) ved den første ende.**

samt til en passage på side 12, linie 6-13 (del af figurbeskrivelsen til fig. 13 og 14 se fig. ovenfor):

Fortil bærer transportklappen 39 en drejeligt lejret transportørfrontdel 45. Set fra siden har transportørfrontdelen 45 et trekantet tværsnit og er også forbundet med et endeløst transportbånd 46. Ved hjælp af ikke nærmere viste midler kan denne transportørfrontdel 45 indstilles med en ønsket hældning i forhold til transportørklappen 39. Fortrinsvis vil transportørfrontdelens 45 transportbånd 46 øvre side blive placeret i et vandret plan, når transportørklappen 39 anbringes med en vis hældning i forhold til de øvrige transportørenheders transportretning.

**1.11** I ovenstående passage fra beskrivelsen optræder ikke et "transportørfrontelement". Der anvises derimod en sammenhæng mellem en transportørfrontdel og transportørklappen. I denne sammenhæng er det ligeledes uklart, hvor ledes konstruktionen skal opfattes, idet det af hovedkravet fremgår, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen, og af krav 12 fremgår, at der forrest er tilvejebragt et transportørfrontelement. Dette kunne foranledige fagmanden til at opfatte transportørfrontelement som transportørenhed.

Der angives således ikke eksplicit en definition på et transportørfrontelement, og på grund af den meget inkonsekvente brug af terminologi i hele brugsmodellen som sådan er det ikke umiddelbart klart hvilken egenskab ved frembringelsen, der henvises til. Dette er i strid med det grundlæggende princip for kravspecifikationen, hvori kravene tydeligt og præcist skal angive de egenskaber ved frembringelsen, der søges beskyttelse for.

Brugsmodellen må derfor slettes som følge af den upræcise og uklare kravspecifikation, jf. brugsmodellovens § 14 stk. 2, jf. § 47 stk. 2.

For at være i stand til at foretage den videre analyse forudsættes det, at de ovenfor anførte uklarheder bliver tydeliggjort. I det efterfølgende vil det ved "respektiv aktiverbar transportørbane" blive antaget, at dette begreb skal tolkes som, at der på hver transportørenhed er tilvejebragt midler for transport af gods, og at disse midler omfatter egnede drivmidler. For "transportørfrontelement" forstås (en ikke nærmere beskrevet eller defineret) sammenhæng mellem en transportørfrontdel og transportørklappen.

***Udvælgelsen af den nærmest liggende kendte teknik***

**1.12** Ved udvælgelsen af den nærmest liggende kendte teknik, under punkt 3.2 i afgørelsen lægger sagsbehandleren til grund at

(D5) beskæftiger sig ligesom frembringelsen med at anvise et last- og losseapparat, der er sådan indrettet, at det mindsker de gener og arbejdsskader der påføres bagagepersonale, der på grund af de trange og besværlige pladsforhold der forefindes i lastrummet af et fly, ofte må sidde krumbøjet eller på knæ, når flyet skal lastes og losses. Se hele side 1.

Ud fra kravene, der definerer frembringelsen og beskyttelsesomfanget er frembringelsen ikke begrænset til mindre fly eller specielle lastrumsdimensioner, men er generelt rettet mod fly med lastrum. I den forbindelse beskriver D1(DK170863) en helt analog problemstilling se side 1, linie 18-32:

Problemet er særlig akut, hvis det drejer sig om f.eks. at læsse kufferter i lastrummet i et fly. Normalt 0 placeres der ud for døren til lastrummet et transportbånd, over hvilket de enkelte kufferter transporteres til døren eller fra døren. I lastrummet må en medhjælper så tage hver enkelt kuffert for sig fra transportbåndet og sørge for at placere den korrekt i lastrummet, uden 5 nogen form for mekanisk hjælp i selve lastrummet. Da et flys lastrum har ret begrænset loftshøjde, må medhjælperen udføre arbejdet i krumbøjet stilling eller endog siddende på hug. Det er klart, at dette arbejde belaster medhjælperens lænd og kræver iøvrigt store 0 armkræfter. Af denne grund behandles kufferterne ikke altid med fornøden omhu og iøvrigt kræver dette besværlige arbejde forholdsvis lang tid at udføre.

**1.13** Det kan derfor konkluderes, at såvel D1 som D5 vedrører den problemstilling sagsbehandleren lægger til grund for vurderingen af relevant kendt teknik.

**1.14** I punkt 3.2 ii andet afsnit i den påklagede afgørelse ender sagsbehandlerens analyse med udgangspunkt i D1 i, at D1 alene adskiller sig ved ikke at anvise midler til at variere hældningen af transportørbanen:

(D1) anvise et last- og losseapparat med en anden transportør, der består af en række sammenkoblede, drejelige transportørenheder. Se side 8, linie 5, til side 9, linie 28, og figur 4-5. (D1) viser ikke, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

hvorimod en tilsvarende analyse med udgangspunkt i D5, havde den været udført korrekt, ville have afdækket følgende forskelle mellem Frembringelsen og D5:

- a) *en anden transportør, hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende og i det væsentlige er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet*
- b) *hvilken anden transportør omfatter en række transportørenheder, hvoraf en forreste transportørenhed er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og*
- c) *hvor hver transportørenhed har et sæt hjul*
- d) *at hver transportørenhed er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer som tillader sidelæns, gensidig drejebævegelse af transportørenhederne og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne omkring en i det væsentlige vandret akse*
- e) *hvor hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverbar transportørbane*

D5 adskiller sig således fra frembringelsen på en lang række flere punkter end D1, som alene adskiller sig på ét enkelt punkt.

**1.15** Sagsbehandleren anfører, at transportørenhederne er teleskopisk sammenkoblede. Teleskopisk sammenkoblede enheder tilvejebringer ikke den fleksibilitet, der er udgangspunktet, hverken for frembringelsen eller D1. Det er derfor i denne forbindelse ikke korrekt at sammenligne de enkelte teleskopisk arrangerede transportører med transportørenheder. Apparatet ifølge D5 er alene forsynet med en drejeanordning, hvormed det er muligt at ændre transportretningen i et horisontalt plan, og denne drejeanordning er anbragt ved lugen til lastrummet, se D5, fig. 2, 3, 5, 7 og 8.

**1.16** Fordi sagsbehandleren har anerkendt brugsmodelindehavers meget snævre definition af, hvilket fagområde en fagmand ved bedømmelsen af Brugsmodellen kan anses for at have kendskab til, vurderes skrifterne D3 (bilag 1d) og D4 (bilag 1e) fejlagtigt til at ligge uden for det aktuelle teknikområde. Begrundelsen for dette er:

*(D3) beskæftiger sig med lastning- og losning af togvogne, og (D4) beskæftiger sig med køretøjer. I ingen af disse skrifter er de særlige og trange pladsforhold genstand for overvejelser.*

*Der ligger derfor ikke indenfor en fagmands helt nærliggende valgmuligheder, at konstruere kombinationsmodhold mod frembringelsen med enten (D1) eller (D5) i kombination med enten (D3) eller (D4).*

Af den udførlige redegørelse nedenfor, vedrørende fly med lastrum, og ikke mindst de meget varierende størrelser på fly og lastrum, samt brugsmodellens manglende indskrænkning, eller entydige egenskaber ved frembringelsen, der eksplicit kun gør den egnet til brug i snævre og/eller trange lastrum, er den problematik både D3 og D4 repræsenterer, løsnings på helt analoge problemer, der findes ved lastning og losning af bagage i fly med lastrum. Problematikken vedrører særligt løft af forholdsvis tunge byrder i stillinger, hvor der ikke er optimale betingelser for at udføre løftene ergonomisk optimalt. Hvad enten det er et antal postsække, der manuelt skal løftes fra en transportør i en lastbil og til en stabel i samme, eller sække, der manuelt skal stables fra et transportbånd til stakke i en togvogn er problematikken den samme, nemlig at undgå belastninger på den manuelle arbejdskraft. Arbejdstilsynet har i den forbindelse anført, at særligt skæve løft, vrid og løft over skulderhøjde skal undgås, se **Bilag 2**. I togvogne såvel som lastvogne kan der ved manuel stab-

ling af f.eks. postsække, der også er en del af almindelig fly fragt, ikke undgås skæve løft med vridning, ligesom det ved den forholdsvis høje stabel det er muligt at skabe i en lastbil, medfører løft over skulderhøjde.

**2.1** I henhold til afgørelsens punkt 3.2 i, hedder det:

i. Efter vores opfattelse er den nærmest liggende kendte teknik, (D5). (D5) illustrerer efter vores opfattelse nærmere end (D1) et apparat til de arbejdsforhold, som bagagepersonale udsættes for.

og videre i 3.3 i:

i. Vi er enige med indehaver i, at den relevante fagmand er en person, der beskæftiger sig med lastning og losning af flyvemaskiner. Dermed er fagmanden også en person, der er bekendt med de specielle og trange arbejdsforhold, der er forbundet med netop lastrum i fly.

I denne forbindelse er det således vigtigt at bestemme, hvem den relevante fagmand er. Dette har både betydning for, hvilket skrift som er mest relevant, og ikke mindst hvilken kendt teknik, som vil være mest nærliggende for fagmanden at kombinere med frembringen.

**2.2** Det er i denne forbindelse klagers opfattelse, at den relevante fagmand har kendskab til apparater, hjælpemidler, procedurer, myndighedskrav og påbud indenfor håndtering af gods, herunder lastning og losning af gods, så som bagage, post, stykgods og lignende.

**2.3** I Afgørelsen lægges til grund (se citat ovenfor 2.1), at der er særlige forhold ved fly nemlig "specielle og trange arbejdsforhold, der er forbundet med netop lastrum i fly".

Disse særlige forhold er ligeledes en del af problemstillingen i DK170863 (D1), side 1, linie 18-32:

Problemet er særlig akut, hvis det drejer sig om f.eks. at læsse kufferter i lastrummet i et fly. Normalt placeres der ud for døren til lastrummet et transportbånd, over hvilket de enkelte kufferter transporteres til døren eller fra døren. I lastrummet må en medhjælper så tage hver enkelt kuffert for sig fra transportbåndet og sørge for at placere den korrekt i lastrummet, uden nogen form for mekanisk hjælp i selve lastrummet. Da et flys lastrum har ret begrænset loftshøjde, må medhjælperen udføre arbejdet i krumbøjet stilling eller endog siddende på hug. Det er klart, at dette arbejde belaster medhjælperens lænd og kræver iøvrigt store armkræfter. Af denne grund behandles kufferterne ikke altid med fornøden omhu og iøvrigt kræver dette besværlige arbejde forholdsvis lang tid at udføre.

Dette understreger selvsagt, at D1 er den mest nærliggende teknik.

**2.4** Imidlertid er antagelsen i afgørelsen om, at brugsmodellen er begrænset af, at der er særlige forhold ved fly nemlig "specielle og trange arbejdsforhold, der er forbundet med netop lastrum i fly" ikke korrekt. Brugsmodellen angår således et

*"Apparat ved jorden til lastning og losning af fly med lastrum".*

Intetsteds i brugsmodellen er dimensionerne for sådanne lastrum angivet, eller beskyttelsen begrænset til særlige flytyper med små og trange lastrum.

Det betyder, at alle fly med lastrum falder ind under frembringelsens beskyttelsesområde, herunder bl.a. specielle dedikerede fragtfly, wide-body jumbojets osv. I **Bilag 3** er vist en række forskellige flytyper (kan hentes via [http://en.wikipedia.org/wiki/Cargo\\_aircraft](http://en.wikipedia.org/wiki/Cargo_aircraft)).

Disse flytyper var alle i almindelig drift over det meste af kloden lang tid før brugsmodellens prioritetsansøgning blev indleveret i 2000. Der er således ingen tvivl om, at en fagmand, selv en fagmand med begrænset viden til lastning og losning af fly med lastrum, vil have haft kendskab til samtlige de i Bilag 3 viste flytyper, samt et meget stort antal passagerfly med forskellige størrelser lastrum.

Det skal endvidere bemærkes, at de største fragtfly, som for eksempel Antonov AN124 har så store lastrum, at der kan fragtes hele lastbiler, tanks og lignende, hvor lastning/losning foregår ved at køretøjerne selv kører ind og ud. Anden fragt, f.eks. stykgods på paller kan lastes/losses med hjælp af gaffeltrucks, der kører inde i selve lastrummet.

I **bilag 3a** er vist billeder af en transportør der blev benyttet til lastning og losning af post-sække og andet gods sendt med postvæsnet mellem landsdelene, før åbningen af Store-

bæltbroen. Flyet var kendt som "natpostflyet" og blev fløjet af Mærsk Air. Med åbningen af Storebæltbroen, blev ruten nedlagt og transportøren overflødig. Den blev herefter udlånt/solgt til Københavns Havn, hvor den benyttes til at læsse/losse bagage af og på krydstogtskibe der anløber havnen.

Fagmanden havde i hvert fald i denne sag viden nok om håndtering af bagage til, at indse at last/lossearbejde med postsække i et flys lastrum, var tilsvarende arbejde med lastning/losning af bagage af og på krydstogtskibe.

**2.5** På den baggrund kan det derfor konkluderes, at "fly med lastrum" er et meget vidt begreb, og at de forhold lastarbejdere udsættes for ved arbejde med lastning/losning af fly kan variere meget, og således ikke er begrænset til specielle og trange arbejdsforhold.

Der er således intet belæg for, at styrelsen indfortolker et sådant krav i brugsmodellen. Indehaveren af brugsmodellen (herefter indehaveren) kunne have valgt at præcisere dette i sin brugsmodel, men dette er ikke sket. Det er klart, at desto snævre fagmandens viden-  
sområde begrænses desto større gavn vil indehaveren have heraf, da den nærliggende og relevante teknik dermed begrænses. styrelsen kan ikke ensidigt indlægge en sådan fortolkning i brugsmodellen, når indehaveren har haft alle muligheder for at præcisere dette. Denne risiko må falde tilbage på indehaveren.

**2.6** I forbindelse med frembringelsen ifølge brugsmodellen er der en række specielle forhold, der giver fagmanden specielle forudsætninger. Fra starten af 1990'erne blev der med udgangspunkt i henstillinger fra Arbejdstilsynet igangsat diverse tiltag for at lette bagagearbejdernes belastninger i forbindelse med håndtering af bagage i Københavns lufthavn, og herunder også i og omkring flyene.

En del af disse aktiviteter er angivet i **Bilag 4**. Heri nævnes bl.a. "Brug af flexbånd", se side 2, sidste afsnit – side 3, 6. afsnit:

**Ad. 3. Brug af flexbånd:**

CAS og selskabets sikkerhedsorganisation har udviklet og afprøvet forskellige tekniske hjælpemidler, herunder flexbånd til lettelse af arbejdet ved lastning og losning af fly.

Flexbånd består af en fleksibel rullebane, der hydraulisk kan skydes fra transportbåndet og ind i flyets lastrum.

Anvendelse af flexbånd giver en væsentlig forletning af arbejdet, primært for lugemanden, idet belastningen i hans jobfunktion er reduceret til primært at styre bagagen mellem transportbånd og flexbånd. Tunge løft i denne funktion er dermed stærkt reduceret. Effekten af at anvende flexbånd i forbindelse med losning af fly er væsentlig mindre, idet der som ovenfor beskrevet ikke konsekvent er gennemført en bagagesortering, der generelt muliggør brug af flexbånd.

Der har i den forløbne periode været afprøvet forskellige typer af flexbåndet, hvor sidste udgave har været forsynet med drev på 5 ruller. Denne udgave af flexbåndet har ikke levet op til forventningerne, og de drevne ruller er derfor på ny blevet afmonteret.

Der arbejdes fortsat med at løse de tekniske restproblemer med flexbånd, som består i en kombination af tilstrækkelig effekt på de drevne ruller, friktionen mellem ruller og bagage, samt problemstilling omkring "afkøring" af bagagen.

Der er overfor bruger af flexbånd blevet indskærpet, at der, hvor disse er tilrådighed, skal de anvendes, og at afvigelser herfra medfører påtale.

2 transportbånd ud af 8 bånd er forsynet med flexbånd. Alle transportbånd er forberedt for at kunne udbygges med flexbånd. Sikkerhedsudvalget har tidligere vurderet, at dette antal er tilstrækkeligt ved håndtering af Air Bus 320.

Når endelig afhjælpning af de tekniske restproblemer er gennemført, finder sikkerhedsudvalget, at brugen af flexbånd bør udvides til også at omfatte anvendelse på andre egnede flytyper.

**2.7** Der har således i perioden fra 1993 og fremefter været anvendt 2 stk. flexbånd i Københavns lufthavn til lastning og losning af fly.

**2.8** Udviklingen af de flexible transportører, der benyttes til lastning og losning af fly, specielt i Københavns Lufthavn, var centreret omkring forskellige arbejdsgrupper, hvoraf delta-gerne var udpeget af forskellige interessegrupper involveret i arbejdet, herunder Branchesikkerhedsrådet for transport og engroshandel, Arbejdstilsynet, Copenhagen Airport Services (CAS), der senere blev til Novia, fagforeningen SID med flere.

**2.9** Af et referat dateret 11. marts 1996 (Bilag 2) fremgår, at der foregår tests med et fleksibelt bånd, og at der udover problemer med drev af forskellige dele af båndet opnås en væsentlig aflastning af det personale, der står for den manuelle del af lastningen og losningen. Dette fleksible bånd er identisk med det bånd, der blev fremvist ved en besigtigelse den 15. august 2006 i Københavns Lufthavn, hvor repræsentanter for RASN (tidligere Rampsnake) deltog. Besigtigelsen i lufthavnen havde til formål at fremvise klagers apparat, men ved samme lejlighed blev tillige fremvist det ældre apparat, der var genstand for de tilstræbelser, der pågik i de ovennævnte arbejdsgrupper i lufthavnen for at nedsætte belastningerne på personalet. Denne besigtigelse er dokumenteret bl.a. ved forskellige billeder (**Bilag 5**). Af vedlagte DVD ses apparatet i drift (**Bilag 6**).

**2.10** Det ældre apparat blev patentanmeldt i 1993 af Per Voldby og er identisk med det apparat, som er omfattet af D1. I det følgende vil der blive refereret til dette apparat som "Voldbys apparat" eller D1. Patentet er senere blevet meddelt i en lang række lande.

I mødereferatet af 11 marts 1996, se særligt side 2, 5. 6. og 7. afsnit hedder det:

CAS oplyste, at leveringstiden andrager ca. 12-16 uger. Beslutning om anskaffelse af flexbånd forventes umiddelbart efter testperiodens udløb, det vil sige i oktober-november måned 1996.

Jan Lek Larsen gjorde opmærksom på, at den nye type flexbånd er blevet positivt modtaget af operatørerne.

Udvalget konkluderede, at belastningen for lugemanden var fjernet, og at der i realiteten, hvis båndet fungerer, som det giver indtryk af ud fra testkørslen, ikke længere er behov for den arbejdsfunktion, som lugemanden varetager.

Endvidere medfører flexbåndet en lille reduktion af belastningen på operatøren i bagagerummet ved, at der i forbindelse med drevet på de 5 første ruller ikke længere er behov for at bære/slæbe godset i samme omfang, men alene at trække dette hen på de første ruller, som automatisk viderefører det over flexbåndet.

Voldbys apparat var således så tilfredsstillende, at CAS havde undersøgt leveringstiden på båndene og i henhold til referatet var indstillet på at bestille et antal bånd.

**2.11** Der er således ingen tvivl om, at dette bånd løste en stor del af det problem, der var med uhensigtsmæssig belastning af personalet i forbindelse med lastning og losning af bagage og lignende fra fly. Dette bekræftes yderligere i Arbejdstilsynets udkast til påbud dateret 28. september 1999, se specielt side 14, linie 20 (**Bilag 7**). Her angives mulige (midlertidige) afhjælpningsmetoder, indtil der fremkommer en egnet teknisk løsning på hele problematikken som omtalt i Arbejdstilsynets udkast til påbud, og der nævnes specifikt flexbånd:

I flyets lastrum

Påbud 1 kan f. eks. efterkommes ved, at der udvikles og anvendes tekniske hjælpemidler, som effektivt fjerner de meget risikofyldte løft og arbejdsstillinger i alle flyenes lastrum.

De midlertidige foranstaltninger i påbud 2 skal reducere påvirkningen fra forværende faktorer og kan f.eks. efterkommes ved:

- at hver portør højst håndterer en samlet vægtmængde på 1,5 tons inde i lastrummet dagligt indtil tilstrækkelige tekniske hjælpemidler er til rådighed og at portøren derudover ikke samme dag udfører andet rygbelastende arbejde, som fx. løft og bæring, skub og træk samt truckkørsel med helkropsvibrationer. Effektiv jobrotation bør indgå i tilrettelæggelsen af arbejdet.
- at der anvendes fx flexbånd i alle fly, hvor det er hensigtsmæssigt
- at der altid anvendes egnede tekniske hjælpemidler til transport af cargo over 30 kg og HEA, således at dette ikke løftes, trækkes eller kantes manuelt
- at losning af tung ankommende gods og HEA afvises, når det ikke er placeret således i lastrummet, at der kan anvendes egnede tekniske hjælpemidler til losningen.
- at den enkelte medarbejder udstyres med arbejdsbeklædning, der effektivt hindrer afkøling



**2.12** Brugen af Voldbys apparat i lufthavnen har endvidere ikke været underlagt nogen form for hemmelighedsklausuler. Patentansøgningen var indleveret i 1993 og blev offentliggjort 29. september 1994. Apparatet blev stillet til rådighed og delvist udviklet for og sammen med CAS i forbindelse med arbejdsgruppens forsøg på at forbedre arbejdsbetingelserne for last- og lossepersonalet. Endvidere har de 2 bånd, som nævnt ovenfor, igennem flere år været benyttet af et utal af lastarbejdere i Københavns lufthavn, ligesom vognene med de påmonterede bånd har været parkeret forskellige steder i Københavns Lufthavn.

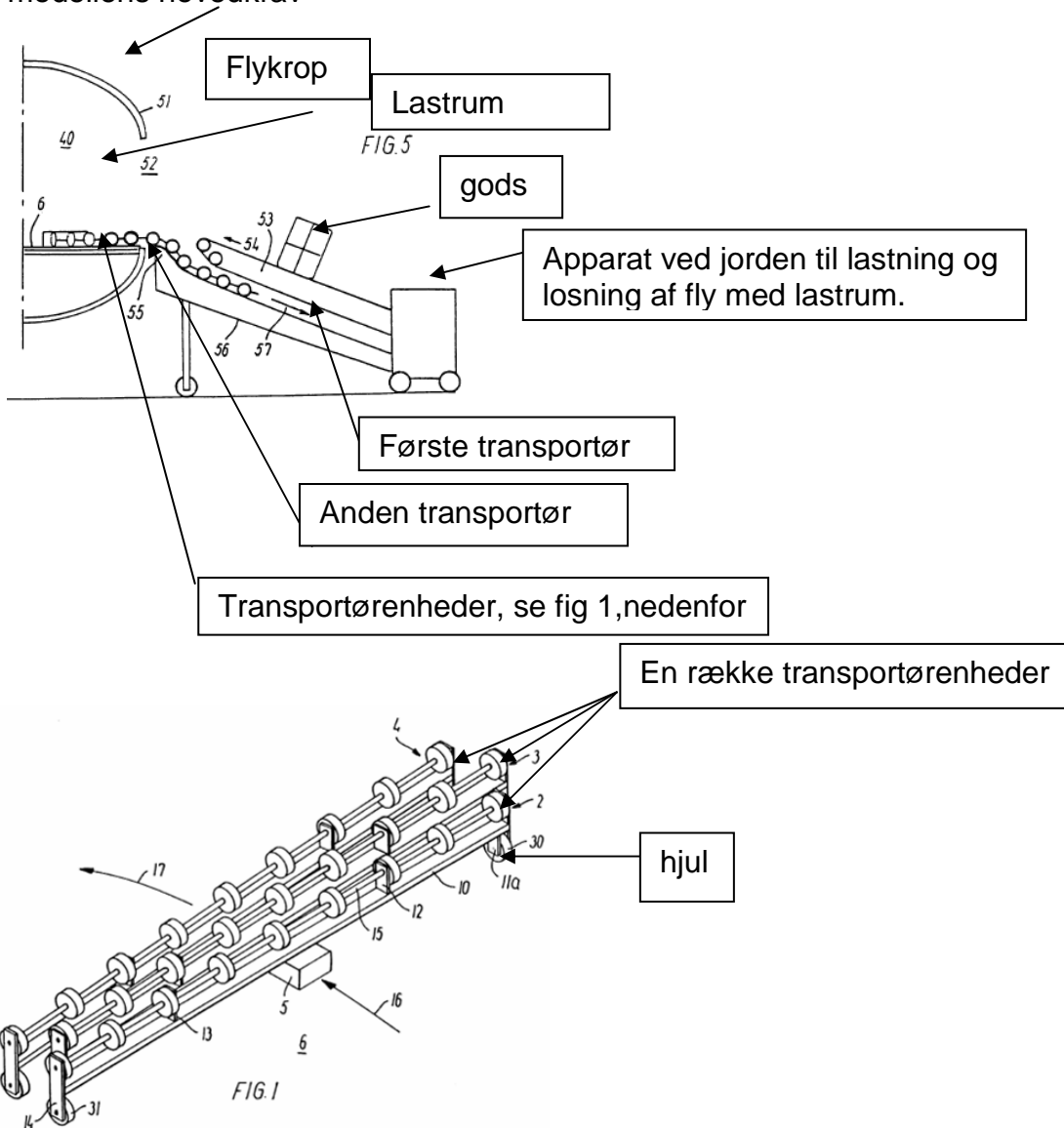
**2.13** Et af de tilbageværende problemer, der ikke blev endeligt løst i forbindelse med det arbejde, der pågik fra 1993 til 1999, var belastningerne i flyets lastrum i forbindelse med manuel håndtering af bagagen i forbindelse med selve placeringen/stablingen af bagagen i lastrummet. Arbejdstilsynet har ved deres besigtigelser af arbejdsgangen, som det fremgår af Bilag 2, undersøgt en række forskellige flytyper med forskellige størrelser lastrum, og beskrevet rumhøjderne i lastrummet, dvs. den højde bagagen kan stables i fra lastrummets gulv til øverst i stablen til mellem 68 cm og ca. 125 cm. Af arbejdsgruppens referater fremgår ikke, hvordan dette problem er søgt løst, men af udsagn fra Per Voldby (**Bilag 7a**) fremgår, at han udførte forsøg med et *vippebord* monteret helt fremme forrest på flexbåndet. Vippeordningen er – som det vil fremgå flere gange – det eneste som adskiller D1 fra brugsmodellen. Allerede for Per Voldby var det altså nærliggende at knytte en vippeordning til den kendte teknik.

Yderligere har Caljan leveret en højdeindstillelig transportør indretning, markedsført som "Cobra", se (**Bilag 8** og **Bilag 9**). Cobra'en blev leveret til SAS medio 1996. Cobra'en har tidligere (og efterfølgende) i andre sammenhænge været benyttet til lastning og losning af fly, bl.a. i Københavns lufthavn, hvor Cobraen monteres i forlængelse af en, ofte teleskopisk transportør.

**2.14** Når det herefter skal vurderes, hvilke kundskaber fagmanden var i besiddelse af før indlevering af den prioritetsgivende ansøgning, fra hvilken brugsmodellen er afgrenet, dvs. før den 11. januar 2000, er det således en fagmand, der igennem en årrække har været involveret i udvikling af løsninger i Københavns Lufthavn, har været ansat/tilknyttet en af de aktive deltagere i dette arbejde, og ydermere har været underlagt diverse betingelser og påbud fra Arbejdstilsynet. Vedkommende fagmand har været bekendt med Voldbys apparat samt "Cobraen", og har været bekendt med Arbejdstilsynets pålæg og forslag til midlertidige afhjælpninger til påbuddene, og må qua sin vante gang i lufthavnen have stor indsigt i behandling, såvel manuelt som automatisk af bagage og generelt gods, fra godsleverandør (fragtmand/passagerer) igennem lufthavnen, gods og bagagesorteringsanlægget og videre ud til og ind i flyene, samt naturligvis den modsatte vej, dvs. fra flyets lastrum retur til passager eller fragtmand.

**2.15** Når Fagmanden skal tage udgangspunkt i den kendte teknik vil det være naturligt at begynde fra Voldbys apparat, dvs. DK170863 svarende til D1.

Nedenfor er vist de forskellige relevante egenskaber fra D1 med terminologien fra brugsmodellens hovedkrav



Som det fremgår af ovenstående er D1 og brugsmodellen altså fuldstændig identiske med undtagelse af vippeordningen helt fremme på enden af transportbåndet.

Brugsmodellens hovedkrav lyder:

**2.16** Af brugsmodellens hovedkrav fremgår det, at frembringelsen angår et

*"Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med lastrum (52)".*

Intetsteds fremgår eller er dimensionerne på lastrummets størrelse angivet. Af brugsmodel- lens fig. 16 og 17 er en person illustreret i færd med at læsse/losse bagage fra et lastrum. Illustrationerne tjener alene til at fremme forståelsen af en eller flere udførelsesformer af frembringelsen.

Ud fra brugsmodellen som sådan, og specielt teksten i kravene og beskrivelsen vedrører frembringelsen alle typer fly med lastrum som anført ovenfor. Den relevante fagmand vil derfor have kendskab til fly med lastrum af meget varierende størrelser, idet meget store transportfly, hvori kan anbringes køretøjer, dele af fly skrog samt andre meget store gods emner, er omfattet af begrænsningen "fly med lastrum", på tilsvarende vis, som mindre fly med meget trange lastrum er omfattet. Se i øvrigt redegørelse under punkt 2.4 ovenfor.

**2.17** Når det mest relevante skrift, der repræsenterer teknikkens stade skal udvælges, skal dette ifølge Europæisk og dansk patentpraksis ske ved at udvælge det skrift, der vedrører og adresserer den pågældende teknik og problemstilling, med de fleste tilsvarende egen- skaber, se EPO Case Law decisions T570/91, T1105/92, og T439/92.

**3.1** Det er på den baggrund, og som redegjort ovenfor, klagers opfattelse, at DK 170863 B1 (Voldbys apparat) anviser teknikkens mest relevante standpunkt med hensyn til frem- bringelsen ifølge BA 200500245.

I brugsmodellens beskrivelse side 2 angives, at formålet med frembringelsen er at tilveje- bringe et apparat, som er forholdsvis enkelt af opbygning, og som åbner mulighed for en forholdsvis let indføring i og fjernelse af stykgods fra et flys lastrum og samtidig sikrer let og kontinuerlig bevægelse af bagagen, se side 2, linje 15-19. Endvidere anføres det på side 17, linje 20-22, at frembringelsen er beskrevet til brug i forbindelse med fly, men kan natur- ligvis også anvendes i andre situationer, hvor der gør sig lignende forhold gældende. Inde- haver har altså selv forudsat at transportbåndet kan anvendes til transport i en lang række andre situationer.

**3.2** De tekniske virkemidler, der anføres i DK 170863 er identiske til de i frembringelsen anførte, nemlig:

Brugsmodellen	DK170863
---------------	----------

*Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med lastrum (52), hvilket apparat omfatter:*

*En vipbar, højdeindstillelig første transportør (7), som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet (52), og en anden transportør (8),*

*hvilken anden transportør (8) har en første ende og en anden ende og i det væsentlige er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (7) og ind i lastrummet (52), hvilken anden transportør (8) omfatter en række transportørenheder (30; 31, 70, 90), hvor af en første transportørenhed (31, 90) er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og*

*hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) har et sæt hjul (44, 76, 101, 102),*

*hvilket apparat er nyt ved at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) er forbundet til hinanden ved hjælp af koblings-elementer (38, 81, 82), som til-*

5 Fig. 5 viser et eksempel på, hvorledes transportøren ifølge opfindelsen kan anvendes til lastning af et flys lastrum.

se s. 9, linie 5-7

Uden for døråbningen 52 befinder der sig en båndtransportør 53 af i og for sig kendt art, hvormed pakker, kasser, kufferter, m.v. transporteres opad i den ved pilen 54 viste retning.

se side 9, linie 10-13

På gulvet 6 i lastrummet 40 har man lagt transportøren ifølge opfindelsen. Den er her i fig. 5 for overskueligheds skyld vist ganske skematisk som en række "sammenkædede cirkler", der skal forestille de individuelle rulle/aksel-enheder og kæden. Fra døråbningen 52 strækker transportøren ifølge opfindelsen sig over f. eks. en valse 58 ved spidsen 55 af båndtransportøren 53's stativ 56 og nedad under båndtransportøren 53. Pilen 57 antyder den retning, hvori transportøren ifølge opfindelsen skal trækkes ud af lastrummet, efterhånden som det fyldes med bagager, og helt ud af lastrummet, når arbejdet er færdigt. Når transportøren ifølge opfindelsen skal føres ind i lastrummet 40, udøves der på kæden en skubbekraft modsat pilen 57's retning.

se side 9, linie 14-28

Den beskrevne udførelsesform har to yderste, nedre bæreruller 30, 31. Den tilnærmelsesvis centrale kæde og sådanne to ydre bæreruller vil normalt være tilstrækkelige, men for tungt stykgods kan det være hensigtsmæssigt at have yderligere nedre bæreruller i hver side af kæden og mellem denne kæde og de yderste bæreruller 30, 31.

se side 7, linie 30 – side 8, linie 2

<p><i>lader sidelæns, gensidig drejebælgelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) og en gensidig drejningsbevægelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) omkring en i det væsentlige vandret akse (84, 84),</i></p> <p><i>hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) definerer en respektiv aktiverbar transportørbane, og</i></p>	<p>For at transportøren kan være "kurvegående" og da transportøren iøvrigt - som det skal forklares nærmere senere - også skal kunne placeres på et underlag, der ikke nødvendigvis er plant, må der anvendes en såkaldt "kurvegående" kæde eller en kardankæde, dvs. en kæde, der har to frihedsgrader, dvs. som kan bøjes både i kurvens retning og op/ned i forhold til vandret.</p> <p>se side 6, linie 5 – 11</p> <p>Den foregående beskrivelse går ud fra, at samtlige bagagebærende ruller 21, 22, 23, osv. er frit drejende ruller. Transportøren kan imidlertid også udformes således, at der i hvert fald er et antal drevne ruller eksempelvis på hver anden eller hver tredje rulle/aksel-enhed. Til dette formål kan sådanne "rulledelevende" enheder udformes med drivmidler af i og for sig kendt art. En anden mulighed er som "drivkæde" at anvende et plastrør, der er tilstrækkelig stift i sin længderetning til at enhederne kan skubbes frem eller trækkes tilbage, men dog tilstrækkelig sidebøjeligt til, at enhederne kan lægges i en kurve og/eller følge et formvarierbart underlag, som vist ved overgangen fra lastrummets gulv 6 til båndtransportørstativet 56 i fig. 5. I så fald kan det indre af røret benyttes til anbringelse af el-ledninger til de drivende rulle/aksel-enhederes motorer eller af drivwirer, hvormed passende enheder ruller kan drives. På dette rør kan der monteres i hovedsagen U-</p> <p>se side 9, linie 32 – side 10, linie 14.</p> <p>Ved besigtigelsen i Københavns Lufthavn 15/8-2006 under overværelse af repræsentanter fra SAS, Novia og RASN kunne det konstateres at samtlige ruller var el-drevne (<b>Bilag 10</b> samt Bilag 6)</p>
---	---

Frembringelsen adskiller sig alene derved at:

*den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.*

Af de forskellige referater fra Branchesikkerhedsrådet (**Bilag 11**), Arbejdstilsynet (**Bilag 12**) og udvalget ved. Copenhagen Air Services (**bilag 13**) fremgår det tydeligt, at flexbåndet (D1 - svarende til DK170863) har løst en stor del af belastningerne for personalet i forbindelse med bagagebehandling ind og ud af flyets lastrum. Der tilbagestår et problem relate-

ret til at få bagagen flyttet fra gulvhøjde fra flexbåndet og op i stablen eller ned fra stablen af bagage indeni lastrummet.

Det objektive problem, der således kan opstilles, kan formuleres som Arbejdstilsynets 1. påbud i forbindelse med udkastet til påbud dateret 28. september 1999 (bilag 7) se side 14:

Ved arbejde i lastrum på fly skal der - som en midlertidig foranstaltning indtil de meget risikofyldte arbejdsstillinger er fjernet - træffes foranstaltninger, der for den enkelte medarbejder effektivt reducerer forværrende faktorer som den enkelte byrdes vægt, den totale daglige løftemængde og kuldepåvirkninger.

Det vil sige, at der skal tilvejebringes midler for at afhjælpe de vanskelige løft den manuelle bagage behandling for enden af flexbåndet og op i bagagestabilen medfører.

**3.7** Fagmanden vil, når han skal søge en løsning til dette problem gennemse den relevante kendte teknik. I denne forbindelse er den relevante teknik udstyr til lastning og losning af lastrum, hvor lastrummene har en begrænset størrelse som anført ovenfor i punkt 2.4 og 2.5.

**3.8** Selvom sagsbehandlerens meget snævre (og efter klagers opfattelse med baggrund i almindelig praksis på området, selv under hensyn til Brugsmode-vejledningen alt for snævre) definition af fagmandens evner med hensyn til kendskabet til teknisk felt, lægges til grund og indsnævres til alene at omfatte lastning og losning af flys lastrum vil følgende to dokumenter (se nedenfor punkt 3.8a og 3.8b) vedrørende den almindeligt kendte teknik stadig anspore fagmanden til, at *den forreste transportørenhed skal omfatte midler til at variere hældningen af transportørbanen.*

**3.8a** I Bilag 8 og Bilag 9 er vist et bagagebehandlingssystem omfattende et antal transportører. Anlægget er leveret til SAS i 1997. Af **Bilag 14** fremgår, at leveringen har fundet sted, samt at anlægget blev taget i brug i 1997.

Forrest på anlægget er vist en transportør A samt en operatør B. Operatøren B har betjeningsmidler D ved den tilhørende platform C til at manipulere Droop Snoot (se endvidere **Bilag 15** for detaljer vedr. konstruktionen af Cobra Droop Snoot). Som illustreret kan transportøren A svinges fra side til side, samt op og ned. Dimensionerne (bredde 300 mm, længde ca. 1200 mm) er af en sådan størrelse, at Droop Snoot umiddelbart vil kunne sættes i forlængelse af Flexbåndet kendt fra DK 170863 (D1).

Af figuren øverst til højre fremgår, at en bagagearbejder har indstillet Droop Snoot i en ønsket position, hvorved bagage kan trækkes ind på transportøren eller skubbes fra transportøren og over i stablen af gods eller bagage.

Det er på den baggrund utvivlsomt, at Droop Snoot opfylder brugsmodekravets sidste betingelse, nemlig at den *forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.*

Endvidere tilvejebringer Droop Snoot de eksakt samme fordele som de fordele, der er beskrevet i brugsmodellen, dvs. Droop Snoot løser det samme objektive problem, se punkt 3.5.

Dokumentet er yderligere relevant i forbindelse med de problemstillinger, tiltag og forslag de forskellige organisationer, herunder Arbejdstilsynet, Branchesikkerhedsrådet for transport og engroshandel samt SID foretog i 1990'erne. I denne forbindelse skal nævnes, at Arbejdstilsynet, Branchesikkerhedsrådet for transport og engroshandel samt SID alle har tilknytning til/interesse for SAS Cargo, der fortrinsvist opererer i forbindelse med fragtfly og ved bagage og godsbehandlingen i forbindelse med passagerfly.

Flexbåndet (D1) løser derfor problemerne frem til stedet, hvor bagagen skal placeres eller fjernes fra. Droop Snoot gør det muligt at variere hældningen og dermed den højde, i hvilken bagagen afleveres til bagagearbejderen. Ydermere har Droop Snoot fysiske dimensioner, der gør, at den umiddelbart kan "skrues" i forlængelse af Flexbåndet. Det er derfor åbenlyst for en fagmand (selvom denne afgrænses så snævert som anført at styrelsen) at kombinere de velkendte løsninger, der i tiden før brugsmodellens prioritetsdato var i drift i Københavns Lufthavn, endda for Droop Snoots vedkommende i drift hos SAS. Det skal yderligere bemærkes, at SAS står som oprindelig ansøger på prioritetsansøgningen, og at SAS er 100 % ejer af RASN A/S.

**3.8b** I DE 3703969 (se **Bilag 16**) beskrives et apparat til læsning og losning af gods, hvilket apparat blandt andet er beskrevet til brug i flys lastrum (indledende del af krav 1):

**1. Ein- und/oder Ausstapelvorrichtung für Stückgüter in und aus umbauten Räumen, wie Lagerhallen, Containern, Waggonen, Flugzeugstauräumen, Schiffen, LKW's oder dgl., gekennzeichnet durch min- 5**

Skriftet er offentliggjort den 7. april 1988 og tilhører således den kendte teknik.

Skriftet anviser et apparat til læsning og losning af gods, hvor apparatet omfatter et antal transportører. Hele apparatet er så fleksibelt udført, at det let kan placeres og udtages fra det pågældende lastrum, hvad enten det er en container, et skib, fly eller som illustreret i fig. 5 og 6 en togvogn.

Opfindelsen ifølge DE 3703969 tilvejebringer en løsning på følgende problemstilling (spalte 3, linie 32 til 39):

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die im gattungsbildenden Teil des Hauptpatentanspruches beschriebene Ein- und/oder Ausstapelvorrichtung dahingehend zu verbessern, daß die körperliche Belastung des Arbeitspersonales auf ein Minimum reduziert wird. Darüber hinaus soll bei verringertem Arbeitspersonal und bei weitestgehender Mechanisierung eine optimale Ein- bzw. Ausstapelvorrichtung erzielt werden.

Problemstillingen er realiseret i og med, at opfinderen har konstateret, at personale, der beskæftiger sig med lastning og losning af gods i fragtrum, er udsat for store kropslige belastninger.

Løsningen er, at mekanisere laste- og losseprocessen mest muligt, og hvor godset skal placeres er tilvejebragt en højdeindstillelig og svingbar transportør (se specielt fig. 5 og 6).

DE 3703969 beskriver således en løsning til den samme objektive problemstilling som brugsmodellen, og tilvejebringer en løsning der i forbindelse med Flexbåndet (D1) er fuldstændig identisk, se analyse i punkt 3.2 samt 3.3.

På den baggrund, når det erkendes, at fagmanden har indgående kendskab til Flexbåndet (eller DK 170863 svarende til Flexbåndet), er bekendt med den velkendte problematik omkring store fysiske belastninger på arbejdere, der laster og losser gods fra fragtrum, og endvidere er bekendt med teknologien fra DE 3703969, der tilgodeser en yderligere lettelse af personalets belastninger uden nogen form for opfinderisk tiltag, vil anerkende de velkendte tekniske hjælpemidler og ved kombination sammensætte disse og fremkomme med et apparat svarende til det, der er defineret i brugsmodellens hovedkrav.

**3.9** Klager er som tidligere nævnt ikke enig i sagsbehandlerens meget indskrænkede definition af, hvad fagmanden har kendskab til, og hvorledes det relevante tekniske felt defineres.

Som det fremgår af de tidligere bemærkninger ville selv styrelsens definition af fagmandens kendskab og teknisk felt dog stadig føre til, at det ville være nærliggende for fagmanden at kombinere D1 med de vippeanordninger til fly, som allerede fandtes forud for brugsmodellens prioritetsdato.

For god ordens skyld følger nedenfor klagers opfattelse af det relevante tekniske felt, da det blot vil understrege, at der har været en lang række yderligere vippeanordninger, som det ville være naturligt at kombinere med D1.

**3.10** Det relevante tekniske felt omfatter som minimum, efter klagers opfattelse, læsning og losning af gods ind i og ud af lastrum. Lastrummet kan befinde sig i en lastbil, i et skib, en container, en togvogn eller i et fly. Den grundlæggende problemstilling med hensyn til manuel behandling af godset med tilhørende fysisk påvirkning af personalet er identisk for alle



de ovenfor nævnte lastrum, ligesom Arbejdstilsynet, Branchesikkerhedsrådet for transport og engroshandel samt SID ud fra samme retningslinier behandler disse områder.

**3.11** I patendlitteraturen er patentskrifter vedrørende godsbehandling klassificeret under B65G med tilhørende underklasser. I denne hierarkiske klassifikation er der ikke underklasser, der specielt vedrører problemstillinger målrettet fly med lastrum. I klasserne B64C og B64D er klassificeret patentskrifter, der vedrører specielle konstruktive detaljer, blandt andet for godsbehandling i fly, men hvor disse konstruktive detaljer er en del af selve flyets konstruktion.

Den internationale patentklassifikation har således også en væsentlig bredere opfattelse af det tekniske felt.

**3.12** Når den lidt videre definition af det relevante tekniske felt som angivet i 3.10 lægges til grund for, hvad det må forventes, at fagmanden har kendskab til, er følgende dokumenter ligeledes meget relevante.

**3.12a** US6006893 (bilag 1d) beskriver et apparat til lastning og losning af fragtrum, specielt fragtrum i lastbiler. Apparatet har et teleskop bånd, der kan indskydes i lastrummet, og for enden af båndet er anbragt et drejeligt og vippebart andet transportbånd.

Formålet med opfindelsen er ifølge beskrivelsen, spalte 1, linie 10 – 21:

This invention relates generally to conveyors and, more particularly, to extendable conveyors for loading products into, or unloading products from a truck trailer, or the like.

The loading and unloading of packages from truck trailers or the like is typically a physically challenging task. Given the often heavy weight of the packages loaded or unloaded, the cramped working area, and the repetitive lifting of these packages, the task may lead to injuries. With the high costs of labor and worker's compensation insurance, it is highly desirable to provide a machine which reduces both the potential of injuries to workers and the physical labor required to be exerted by the workers.

Opgaven opfindelsen ifølge skriftet vil løse er således helt analog til den opgave (objektive problem), der lægges til grund for brugsmodellen.

Løsningen består i det drejelige og vippebare bånd, der kan indstilles således, at båndet bringes i en position umiddelbart i nærheden af der, hvor godset skal anbringes eller hentes fra, se spalte 2, l. 45 – spalte 3, linie 2:

According to yet another aspect of the invention, an extendable conveyor for conveying articles between a particular location and a selectable variable location is provided which is supported at one end in a cantilever fashion by a support structure. The extendable conveyor further includes at least one extendable conveyor unit having a first conveying surface. The extendable conveyor units are selectively adjustable between a fully extended position extending forwardly from the support structure and a fully retracted position extending in an opposite direction. A carriage assembly is supported on one of the extendable conveyor units which is the furthestmost extendable from the support structure. A boom having a second conveying surface is pivotally mounted to the carriage assembly so as to be both vertically and horizontally pivotable with respect to the longitudinal axis of the extendable conveyor units. A height adjustment mechanism adjusts the vertical height of the forward end of the boom and includes a plate mounted on either the boom or the carriage assembly. A shoe is mounted on the other of the boom or the carriage assembly. An actuator is provided for elevating the boom with respect to the plate or the shoe. This unique combination provides both horizontal and vertical adjustability of the boom, which allows the boom to be positioned closer to the work area thereby improving the efficiency of the extendable conveyor.

Det vil således være umiddelbart nærliggende for en fagmand, der ud fra sit indgående kendskab til Flexbåndet (D1 - DK 170863) bliver konfronteret med problemstillingen som anført i 3.5, at udnytte løsningen fra US 6,006,893 og derved skabe et apparat identisk med det, der er angivet i brugsmodellens hovedkrav.

**3.12b US4281955 (bilag 16a)** beskriver et apparat til lastning og losning af gods, herunder specielt postsække fra postbiler.

Problematikken, der ifølge opfinderen har ført til den foreslåede opfindelse er beskrevet spalte 1, linie 65 – spalte 3, linie 57. Uden at citere hele afsnittet kan det opsummeres, at opfinderen, på lige fod med Arbejdstilsynet, finder, at den fysiske belastning på arbejdere, der er beskæftiget med læsning og losning af gods, er af en sådan karakter, at det fører til arbejdsskader, samt medfører at arbejdet bliver udført meget langsomt.

Hovedformålet med opfindelsen er således, se spalte 4, linie 3 – 31:

packaged goods and the like.

A principal object of the present invention is to provide a method and apparatus for unloading bulk mail vans that utilizes the conventional roll-in conveyor and equip same with an auxiliary conveyor, in the nature of a cantilever mounted, positionable, conveyor head, located on the load receiving end of the roll-in conveyor, which permits the handling involved in transferring the bags and cartons to the unloading conveyor to be performed largely mechanically, and eliminates most of the laborious, tiring, and time consuming worker motions and maneuvering, together with the physical effort required to perform same, heretofore required for such purposes, as well as the injury prone nature of this type of work.

Another principal object of the invention is to provide an auxiliary conveyor for conventional roll-in conveyors of the type indicated which is to be located at and be attached to the load receiving end of such conveyors, and which is to include a highly maneuverable cantilever mounted conveyor head of which the load receiving end of same is at the projecting end of the head, while the other end of the head is disposed to transfer or deposit the bag and cartoned goods applied to same to the roll-in unloading conveyor, with the conveyor head as a whole becoming a readily positionable instrumentality whereby the worker in handling the bags and cartons uses the conveyor head to do most of arduous work heretofore required for this type of work.

Løsningen er således, at tilvejebringe et transportbånd i enden af transportøren, hvilket transportbånd let kan manøvreres af en bruger til en position i forhold til godset, så den manuelle håndtering væsentligt reduceres.

Det er således en identisk problemstilling, som den, der er angivet i 3.5, der har motiveret opfinderen af dette apparat til at forsyne transportøren med en drejelig og vippebar front transportør, helt tilsvarende den løsning, der er angivet i brugsmodellen.

Fagmanden genkender problemstillingen i US 4,281,955, idet den er identisk med den problemstilling, se 3.5, der er den objektive problemstilling som følge af kombinationen af kendskabet til Flexbåndet og Arbejdstilsynets påbud.

Det er således en umiddelbar løsning at forsyne det velkendte Flexbånd med en vippebar og drejelig fronttransportør, idet denne kombination løser den stillede problemstilling. Den kombinerede løsning er ydermere identisk med den løsning, der er angivet i brugsmodel- lens hovedkrav.

**3.12c** I US2990938 (bilag 1e) er beskrevet, som allerede anført i Udslettelsesbegæringen, et apparat til lastning og losning af gods i togvogne. For en detaljeret gennemgang af skrif- tet henvises til udslettelsesbegæringen punkt 4.9 til 4.13.

#### **4. Forprojekt – offentliggjort før prioritetsdagen**

4.1 I den store kreds af interessenter, der beskæftigede sig med løsning af problemerne med lastning og losning af særligt bagage og stykgods i lufthavnen var der bl.a. en ar- bejdsgruppe bestående af repræsentanter for Copenhagen Air Service (CAS), fagforenin- gen SiD, SAS samt CPHID (CPH industrielt design).

4.2 CPHID ved Lars Thøgersen udarbejdede i september 1997 et forprojekt vedrørende "Hjælpe midler til Lastning & Losning af fly" (se **Bilag 17**), (herefter omtalt som Forprojek- tet). Dette Forprojekt var emnet for en række møder afholdt i en af arbejdsgrupperne, hvoraf et møde blev afholdt d. 1. oktober 1997 (se referat af møde i **Bilag 18**).

4.3 I introduktionen til forprojektet hedder det:

*"SAS og CAS er af Arbejdstilsynet blevet pålagt at udvikle tekniske hjælpemid- ler til lastning og losning af fly, der aflaster og nedsætter skader og nedslidning af laste-/losse personalet".*

Dette er således motivationen for arbejdsgruppens arbejde og udgangspunkt for deres sø- gen efter tekniske løsninger.

I selve forprojektet er Voldbys Flexbånd (D1) omtalt og illustreret på side 6, som en af de, på det tidspunkt mulige tekniske løsninger, i hvert fald på en del af problematikken. Dette bekræftes i andre referater, se omtale ovenfor i 2.6, 2.7 og 2.10.

På side 12 i forprojektet gennemgås de forskellige arbejdsstationer og ergonomien forbun- det med disse funktioner. Kilden til dette materiale er FRA/SIO/marts 1996.

På de følgende sider 13 – 18 illustreres forskellige løsninger, dels på de enkelte tekniske del-elementer, og dels på mere sammensatte tekniske løsninger. Specielt løsningen angi- vet på side 18, med underteksten "Bånd moduler med skrå båndløfter" er interessant i denne sammenhæng.

Bånd modulerne illustreret på side 15 svarer meget nøje til de transportørenheder, der er beskrevet og illustreret i Brugsmodellen, hvor (citat fra krav 1):

*"hver transportørenhed er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselemen- ter, som tillader sidelæns, gensidig drejebbevægelse af transportørenhederne*

*og en gensidig drejningsbevægelse af transportørene omkring en i det væsentlige vandret akse”*

samt at

*” hver transportørene definerer en respektiv aktiverbar transportørbane”*

Når disse båndmoduler sammensættes med den skrå båndløfter illustreret på side 17, fremkommer en konstruktion som illustreret på side 18. Denne transportør svarer til de transportørkonstruktioner, der er gengivet i brugsmodellen, se for eksempel fig. 13, 14, 16, 17, og 22.

I Bilag 17, side 6 omtales flexbåndet:

*”Flex bånd. Placeret under Mulag bånd (køretøj med transportbånd) skydes frem via hydraulik, og kan med selvkørende ruller transportere bagagen rundt om hjørner og ind i cargorummet”.*

I samme skrift illustreres og beskrives således flexbåndet, der som omtalt ovenfor, se analyse i 3.2: er et:

*Apparat ved jorden til lastning og losning af fly med lastrum, hvilket apparat omfatter:*

*En vipbar, højdeindstillelig første transportør, som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet, og en anden transportør,*

*hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende og i det væsentlige er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet, hvilken anden transportør omfatter en række transportørene, hvoraf en forreste transportørene er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og hvor hver transportørene har et sæt hjul [og endvidere]*

*at hver transportørene er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer, som tillader sidelæns, gensidig drejebbevægelse af transportørene og en gensidig drejningsbevægelse af transportørene omkring en i det væsentlige vandret akse, hvor hver transportørene definerer en respektiv aktiverbar transportørbane,*

og båndmoduler (transportørene) med skrå båndløfter, hvilken indretning opfylder frembringelseskravets sidste betingelse, nemlig at:

*”den forreste transportørene omfatter midler til at variere hældningen af transportørbane”*

Forprojektet (Bilag 17) angiver således samtlige de virkemidler, der er indeholdt i brugsmodellens hovedkrav.

Forprojektet blev udleveret uden nogen form for betingelser, klausuler o.lign. i første omgang til deltagerne anført på referatet. Det vil Carsten Johansen, (dengang CAS) bekræfte på forespørgsel. Denne kreds omfatter, som tidligere anført repræsentanter for CAS (nu NOVIA), SiD og SAS, samt designeren Lars Thøgersen, der ligeledes er anført som opfinder/frembringer på brugsmodellen, samt de øvrige patenter og patentansøgninger i familien.

Ifølge etableret og velunderbygget Europæisk patentpraksis fra the Boards of Appeal of the European Patent Office afgørelse, se for eksempel T165/96 skal information, herunder skriftlig information, betragtes som offentlig tilgængelig når personer i teorien kunne være kommet i besiddelse af informationen. Der er endvidere ikke specielle krav til selve udformningen af informationen. Offentligheden er endvidere ikke nødvendigvis hvem som helst, ifølge T877/90 og T406/92, men kan for eksempel være en fagmand, hvor offentliggørelse sker når en fagmand får så meget kendskab til det viste, at han kan videreformidle det til en anden fagmand, se T838/97. Endvidere følger det af T011/99, at selvom der kun er tale om, at én person kunne få kendskab til informationen og denne person ikke er underlagt nogen form for restriktioner, så er informationen derved blevet offentliggjort.

Af **Bilag 19** fremgår, at CAS (nu Novia) ikke anså sig for underlagt nogen form for restriktioner med hensyn til arbejdet og det materiale, der blev behandlet i arbejdsgrupperne omkring laste/losse problematikken. Dette blev dog ændret i 1999, hvor deltagerne i arbejdsgruppen blev bedt om at underskrive hemmeligholdelseserklæringer, se **Bilag 20**. Dette skete ca. 2 år efter, at forprojektet var præsenteret, og yderligere arbejde foranlediget af forprojektet var igangsat.

Til illustration af, at forprojektet har været offentligt tilgængeligt kan det yderligere nævnes, at også mindst en person fra Caljan A/S (der som fremhævet tidligere i anken har leveret flere bagagebånd til SAS, herunder "Cobra"-løsningen), bekræfter at have set forprojektet i 1997. En Kim Petersen arbejdede således i 1997 for Caljan A/S, og har bekræftet at have set forprojektet i 1997, og at det ikke var behæftet med hemmeligholdelsesklausul.

Det er helt åbenlyst, at forprojektet viser det samme transportbånd, som er omfattet af brugsmodellen (både for så vidt angår båndmoduler og vippeanordning). Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på, at designeren Lars Thøgersen – som er anført som frembringeren på brugsmodellen – rent faktisk deltog i forprojektet.

Det er som bekendt en betingelse for brugsmodellens gyldighed, at denne er "ny". Nyhedskravet er i dette tilfælde ikke opfyldt, da en helt identisk løsning (både transportbånd og vippeanordning kombineret i ét) har været offentligt kendt (i brugsmodellovens forstand) i 1997.

Styrelsen har ikke haft lejlighed til at tage dette dokument med i sine overvejelser, da klager først er blevet bekendt med dokumentet efterfølgende.

Eftersom brugsmodellen ikke opfylder nyhedskravet, er brugsmodellen allerede af denne årsag ikke gyldig.

### **5. Kommentarer til brugsmodellens underkrav 2 til 22.**

For at underbygge kravet om fuldstændig udslettelse gøres det gældende (krav, teksterne vil ikke blive citeret, der henvises i stedet til brugsmodellen):

5.1 Krav 2, 3, 12, 16, 18, 22: Disse træk er eksplicit angivet i Caljan's DroopSnoot, se bilag 8-9 samt i Forprojektet, se specielt side 18, jf. bilag 17.

5.2 Krav 4, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 19, 20: se Voldby's apparat (bilag 1b).

5.3 Krav 11: Foranstaltninger der vil være nærliggende for en fagmand.

5.4 Krav 13, 14, 15, 17, 20, 21: Disse egenskaber er eksplicit anvist i Forprojektet, bilag 17, eller er konstruktive detaljer nødvendige for at tilvejebringe den ønskede konstruktion.

5.5 Krav 16, 18: Disse egenskaber er vist i (Bilag 16, bilag 1d og bilag 16a).

5.6 Der er således ingen tekniske egenskaber beskrevet i kravene der ikke allerede er anvist i den kendte teknik, inden for det specielle fagområde. På den baggrund må det konkluderes at underkravene ikke kan tilføre frembringelsen, som den er søgt beskyttet i hovedkravet, egenskaber der kunne demonstrere at Frembringelsen adskiller sig fra hvad der var kendt i forvejen.

### **Anbringender**

For så vidt angår uvished og utydelighed i definitionen af beskyttelsesomfanget, gøres det gældende,

- at** klager under udslettelsesbegæringen gjorde indsigelse med "respektiv aktiverbar transportørbane",
- at** sagsbehandleren alene beskæftiget sig med "respektiv aktiverbar",
- at** begrebet "transportørbane" ikke er defineret i brugsmodellen,
- at** begrebet "transportørbane" indgår i hovedkravet og derfor er et meget væsentligt element i frembringelsen, hvorfor det er vigtigt med en (tydelig) definition heraf,
- at** det efter brugsmodellen ikke er afklaret, hvorvidt en flerhed af transportørenheder tilsammen udgør transportørbanen, eller om hver enkelt transportørenhed udgør en separat transportørbane,

- at** der i brugsmodellen ikke er konsekvent brug af termerne "transportørbane", "transportørenhed" samt "transportørdele" hvilket, når kravet skal tolkes, fører til uvished og utydelighed i definitionen af beskyttelsesomfanget, jf. BML § 14 stk. 2 og § 47 stk. 2,
- at** brugsmodellen derfor må udslettes som følge af den upræcise og uklare kravspecifikation, jf. BML § 14 stk. 2 og § 47 stk. 2,

For så vidt angår udvælgelsen af den nærmest liggende kendte teknik gøres det gældende,

- at** når det mest relevante skrift, der repræsenterer teknikken skal udvælgelse, skal dette ifølge Europæisk og dansk patentpraksis ske ved at udvælge det skrift, der vedrører og adresserer den pågældende teknik og problemstilling, med de fleste tilsvarende egenskaber, se EPO Case Law decisions T570/91, T1105/92, og T439/92,
- at** styrelsen med urette har lagt til grund, at D5 er det mest relevante kendte skrift,
- idet** der ikke er belæg for at begrænse brugsmodellen til lastning i "trange og besværlige pladsforhold, der forefindes i lastrummet af et fly",
- idet** brugsmodellen i kravene, der definerer frembringelsen og beskyttelsesomfanget, ikke er begrænset til mindre fly eller specielle lastrumsdimensioner, men er generelt rettet mod "fly med lastrum",
- idet** dimensionerne for sådanne lastrum ikke er angivet i brugsmodellen,
- idet** beskyttelsen ikke er begrænset til særlige flytyper med små og trange lastrum,
- idet** alle fly med lastrum falder ind under frembringelsens beskyttelsesområde, herunder fragtfly, wide-body jumbojets osv.,
- idet** de forhold lastarbejdere udsættes for ved arbejde med lastning/losning af fly kan variere meget, og således ikke er begrænset til specielle og trange arbejdsforhold,
- idet** der ikke er belæg for, at styrelsen indfortolker et sådant krav i brugsmodellen,
- idet** indehaveren af brugsmodellen kunne have valgt at præcisere dette i sin brugsmodel, men dette er ikke sket, og at risikoen herfor påhviler indehaveren,
- idet** det i øvrigt er anført i brugsmodellen på side 17, linje 20-22, at frembringelsen er beskrevet til brug i forbindelse med fly, men naturligvis også kan anvendes i andre situationer, hvor der gør sig lignende forhold gældende,
- idet** indehaver altså selv har forudsat, at transportbåndet kan anvendes til transport i en lang række andre situationer.



- at** D1 derimod må anses for at være det mest relevante skrift,
- idet** D1 er identisk med brugsmodellen alene med undtagelse af vippeanordningen for enden af transportbåndet,
- idet** selv styrelsen har erkendt, at brugsmodellen og D1 er identiske på alle disse punkter (se punkt 3.2 ii andet afsnit i den påklagede afgørelse),
- idet** D5 og brugsmodellen derimod er forskellige på en lang række punkter (udover vippeanordningen), hvorimod D1 alene adskiller sig på ét enkelt punkt,
- idet** D1 er en direkte konsekvens af det arbejde som Arbejdstilsynets initierede i 1990'erne for at få udviklet en løsning på arbejdsforholdene for bagagearbejderne i Københavns Lufthavn (se også nedenfor),
- idet** selvom Nævnet måtte komme frem til, at brugsmodellen vedrører særlige trange og besværlige pladsforhold vil disse særlige forhold ligeledes være en del af problemstillingen i D1 (se dettes side 1, linie 18-32).

Ved vurderingen af den relevante fagmand gøres det gældende,

- at** den relevante fagmand har kendskab til apparater, hjælpemidler, procedurer, myndighedskrav og påbud indenfor håndtering af gods, herunder lastning og losning af gods, så som bagage, post, stykgods og lignende,
- at** en række specielle forhold giver fagmanden specielle forudsætninger,
- idet** Arbejdstilsynet fra starten af 1990'erne henstillede til at lette bagagearbejdernes belastninger i forbindelse med håndtering af bagage i Københavns lufthavn, og herunder også i og omkring flyene,
- idet** der som følge af Arbejdstilsynets initiativer blev iværksat udvikling og levering af et transportbånd – benævnt "flexbånd" (identisk med D1),
- idet** udviklingen af de flexible transportører, der benyttes til læsning og losning af fly, specielt i Københavns Lufthavn, var centreret omkring forskellige arbejdsgrupper, hvoraf deltagerne var udpeget af forskellige interessegrupper involveret i arbejdet, herunder Branchesikkerhedsrådet for transport og engroshandel, Arbejdstilsynet, Copenhagen Airport Services (CAS), der senere blev til Novia, fagforeningen SID med flere,
- at** det således må lægges til grund, at fagmanden er en fagmand, der igennem en år-række har været involveret i udvikling af løsninger i Københavns Lufthavn, har været ansat/tilknyttet en af de aktive deltagere i dette arbejde, og ydermere har været underlagt diverse betingelser og påbud fra Arbejdstilsynet,

**at** vedkommende fagmand har været bekendt med D1-apparatet samt "Cobraen" (se nedenfor), og har været bekendt med Arbejdstilsynets pålæg og forslag til midlertidige afhjælpninger til påbuddene, og må qua sin vante gang i lufthavnen have stor indsigt i behandling, såvel manuelt som automatisk af bagage og generelt gods, fra godsleverandør (fragtmand/passagerer) igennem lufthavnen, gods og bagagesorteringsanlægget og videre ud til og ind i flyene, samt naturligvis den modsatte vej, dvs. fra flyets lastrum retur til passager eller fragtmand,

Såfremt Nævnet lægger til grund, at den relevante teknik skal afgrænses til losning af bagage i fly gøres det gældende,

**at** det har været nærliggende for fagmanden at kombinere D1 med en vippeanordning,

**idet** Voldby allerede i 1993-1999 eksperimenterede med en sådan vippeordning til D1,

**idet** Caljan leverede en højdeindstillig transportør indretning ("Cobra") til SAS medio 1996,

**idet** det er utvivlsomt, at "Cobraen" opfylder brugsmodekravets sidste betingelse, nemlig *at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen* (der henvises til de fremlagte grafiske bilag),

**idet** "Cobraen" tilvejebringer de eksakt samme fordele som de fordele, der er beskrevet i brugsmodekravet, dvs. "Cobraen" løser det samme objektive problem,

**idet** "Cobraen" har fysiske dimensioner, der gør, at den umiddelbart kan "skrues" i forlængelse af D1,

**idet** Cobra'en har været benyttet til lastning og losning af fly, bl.a. i Københavns lufthavn, før brugsmodekravets prioritetsdato,

**idet** det derfor er åbenlyst for en fagmand at kombinere de velkendte løsninger, der i tiden før brugsmodekravets prioritetsdato var i drift i Københavns Lufthavn endda for "Cobras" vedkommende i drift hos SAS. Det skal yderligere bemærkes, at SAS står som oprindelig ansøger på prioritetsansøgningen, og at SAS er 100 % ejer af RASN A/S,

**idet** DE 3703969 beskriver et apparat til læsning og losning af gods, herunder til brug i flys lastrum,

**idet** skriftet er offentliggjort den 7. april 1988, og således tilhører den kendte teknik,

**idet** DE 3703969 beskriver en løsning til den samme objektive problemstilling som brugsmodekravet, og tilvejebringer en løsning, der i forbindelse med Flexbåndet (D1) er fuldstændig identisk,

**idet** fagmanden uden nogen form for opfinderiske tiltag, vil anerkende de velkendte tekniske hjælpemidler og ved kombination sammensætte disse og fremkomme med et apparat svarende til det, der er defineret i brugsmodellens hovedkrav.

Såfremt Nævnet lægger til grund, at den relevante teknik skal afgrænses bredere og også omfatte andre lastrum (f.eks. flyrum, lastvognsrum, togtrum m.v.), gøres det gældende,

- at** det relevante tekniske felt som minimum omfatter, lastning og losning af gods ind i og ud af lastrum,
- at** lastrummet kan befinde sig i en lastbil, i et skib, en container, en togvogn eller i et fly,
- at** i patendlitteraturen er patentskrifter vedrørende godsbehandling klassificeret under B65G med tilhørende underklasser. I denne hierarkiske klassifikation er der ikke specielle underklasser, der specielt vedrører problemstillinger målrettet fly med lastrum,
- at** den internationale patentklassifikation således har en væsentligt bredere opfattelse af det tekniske felt end det, som styrelsen har lagt til grund i deres afgørelse,
- at** US6006893 beskriver et apparat til lastning og losning af fragtrum, specielt fragtrum i lastbiler, som for enden har et drejeligt og vippebart andet transportbånd,
- at** US60006893 løser samme problem som brugsmodellen,
- at** det vil være umiddelbart nærliggende for en fagmand - ud fra sit indgående kendskab til Flexbåndet (D1 - DK 170863) - at udnytte løsningen fra US 6006893 og derved skabe et apparat identisk med det, der er angivet i brugsmodellens hovedkrav,
- at** US4281955 beskriver et apparat til lastning og losning af gods, herunder specielt postsække fra postbiler,
- at** US4281955 tilvejebringer et transportbånd i enden af transportøren, hvilket transportbånd let kan manøvreres af en bruger til en position i forhold til godset, så den manuelle håndtering væsentligt reduceres,
- at** US4281955 løser samme problemstilling som brugsmodellen,
- at** det vil være umiddelbart nærliggende for en fagmand - ud fra sit indgående kendskab til Flexbåndet (D1 - DK 170863) - at udnytte løsningen fra US4281955 og derved skabe et apparat identisk med det, der er angivet i brugsmodellens hovedkrav,
- at** også US2990938 vedrører en relevant teknisk løsning på lastning og losning af gods i togvogne, som en fagmand - ud fra sit indgående kendskab til Flexbåndet (D1 - DK 170863) – ville kunne bruge til at skabe et apparat identisk med det, der er angivet i brugsmodellens hovedkrav

Samlet gøres det derfor gældende, at uanset hvilken definition Nævnet måtte lægge til grund for vurderingen af fagmanden, vil det have været nærliggende for denne at kombinere D1 med bare én af de vippeanordninger, der var en del af den kendte teknik, og dermed skabe en løsning tilsvarende til den frembringelse, som er omfattet af brugsmodellen. Dette indebærer, at brugsmodellen ikke har den fornødne frembringeshøjde, og dermed ikke er gyldig.

### *Nyhedskravet*

Til støtte for, at nyhedskravet ikke er opfyldt gøres det gældende,

- at** CPHID ved Lars Thøgersen i september 1997 udarbejdede et af SAS, CAS og SID finansieret forprojekt vedrørende "Hjælpe midler til Lastning & Losning af fly" (se Bilag 17),
- at** forprojektet er dokumenteret ved en detaljeret præsentation og mødereferat,
- at** motivationen for forprojektet var at udvikle løsninger, der aflastede og nedsatte skader og nedslidning af laste-/losse personalet,
- at** Voldby's Flexbånd (D1) er omtalt og illustreret i forprojektet som en af de, på det tidspunkt mulige tekniske løsninger, i hvert fald på en del af problematikken,
- at** den konstruktion, som er illustreret i forprojektets side 18, svarer til de transportørkonstruktioner, der er gengivet i brugsmodellen, se for eksempel fig. 13, 14, 16, 17, og 22.
- at** forprojektet angiver samtlige de virkemidler, der er indeholdt i brugsmodellens hovedkrav,
- at** forprojektet ikke har været undergivet nogen form for hemmeligholdelsesklausuler i 1997,
- at** information, herunder skriftlig information, betragtes som offentlig tilgængelig, når personer i teorien kunne være kommet i besiddelse af informationen, og der er endvidere ikke specielle krav til selve udformningen af informationen,
- at** "offentligheden" ikke nødvendigvis er hvem som helst, ifølge T877/90 og T406/92, men kan for eksempel være en fagmand, hvor offentliggørelse sker når en fagmand får så meget kendskab til det viste, at han kan videreformidle det til en anden fagmand, se T838/97,
- at** selvom der kun er tale om, at én person kunne få kendskab til informationen og denne person ikke er underlagt nogen form for restriktioner, så er informationen derved blevet offentliggjort, jf. T011/99.

- at** deltagerne i arbejdsgruppen først blev bedt om at underskrive hemmeligholdelseserklæringer ca. 2 år, at efter forprojektet var præsenteret, og yderligere arbejde foranlediget af forprojektet var igangsat,
- at** projektet i den mellemliggende periode har været offentligt,
- at** også personer uden for arbejdsgruppen, herunder Caljan A/S, har været bekendt med forprojektet,
- at** det således er helt åbenlyst, at forprojektet viser det samme transportbånd, som er omfattet af brugsmodellen (både for så vidt angår båndmoduler og vippeanordning),
- at** designeren Lars Thøgersen – som er anført som frembringeren på brugsmodellen – rent faktisk deltog i forprojektet,
- at** nyhedskravet ikke er opfyldt, jf. BML § 5, da en helt identisk løsning (både transportbånd og vippeanordning kombineret i ét) har været offentlig kendt (i brugsmodellens forstand) i 1997.
- at** Styrelsen ikke har haft lejlighed til at tage dette dokument med i sine overvejelser, da klager først er blevet bekendt med dokumentet efterfølgende.
- at** eftersom brugsmodellen ikke opfylder nyhedskravet, er brugsmodellen allerede af denne årsag ikke gyldig.

### **Konklusion**

Frembringelsen som er defineret i brugsmodellens hovedkrav er udviklet og ansøgt af SAS, med udgangspunkt i Københavns Lufthavn. Ansøgningsdatoen er 11. januar 2000.

I anken er der redegjort for den meget omfattende interesse fra Arbejdstilsynet, Branchesikkerhedsrådet for transport og engroshandel, fagforeningen SiD, Udvalget vedrørende Copenhagen Air Service, repræsentanter fra arbejdsgiver, Caljan m.fl., vedrørende godshåndtering i Lufthavnen, herunder også ud og ind af fly med fragtrum. Diverse referater, tegninger og andet viser, at der har været meget fokus på problemet og udviklet diverse hjælpemidler i perioden 1993 – 1998.

De vanskelige arbejdsforhold med skæve løft og skub, mængden af løft samt den samlede vægt af gods, en bagagemedarbejder typisk håndterer i løbet af en arbejdsdag, har medført en generel bekymring for arbejdsmiljøet i disse personalefunktioner, hvilket i 1996 førte til, at Arbejdstilsynet udarbejdede et udkast til påbud og i 1998 fremkom med et direkte påbud.

I Forprojektet, dateret 1997 (Bilag 17) er illustreret tekniske virkemidler, der svarer præcist til den frembringelse, der er beskrevet og søgt beskyttet i den danske brugsmodel BA 2005

00245. Der er således offentliggjort et helt tilsvarende apparat, foreslået/udviklet af samme person, der er anført som opfinder på den patentansøgning, der er indleveret 2 år senere. Frembringelsen var derfor ikke ny, da ansøgningen blev indleveret til Patent og Varemærke styrelsen 11. januar 2000. Dermed opfylder den ikke kravene ifølge Brugsmodelloven § 5, og skal udslettes, lovens § 47, stk. 1.

Informationerne omkring forprojektet var ikke til stede, da styrelsen traf sin afgørelse, og styrelsen har altså ikke haft lejlighed til at inddrage disse i sin sagsbehandling.

Ovenstående er i sig selv tilstrækkeligt til at få udslettet brugsmodellen fuldstændigt. Herudover har brugsmodellen i øvrigt slet ikke den fornødne frembringeshøjde.

Som det fremgår af anken er det mest relevante skrift i forhold til brugsmodellen således Flexbåndet, anmeldt i Voldbys patentansøgning siden udstedt som DK 170863 (D1). Dette bånd løste en hel del af problemerne vedrørende lastning og losning af fly, således at kun et enkelt problem stod tilbage, nemlig at aflaste den bagagemedarbejder, der skulle flytte gods fra transportøren og op i stablen eller vice versa.

D1 er fuldstændig identisk med brugsmodellen med undtagelse af vippeanordningen. Det eneste, den relevante fagmand skulle gøre, var således at kombinere D1 med en vippeanordning for at få den samme løsning, som er omfattet af brugsmodellen.

Det bestrides i anken, at der kan anvendes en så snæver definition af den relevante teknik, som er forudsat af styrelsen. Selvom dette måtte blive lagt til grund af Nævnet var der dog allerede før brugsmodellens prioritetsdato flere vippeanordninger, som netop var udviklet til losning af bagage i fly. Det ville selvsagt være nærliggende for fagmanden at kombinere D1 med en af disse.

Den relevante teknik og fagmand bør dog ikke afgrænses så snævert som forudsat af styrelsen. Dette indebærer, at andre løsninger til losning og transport af bagage også kan inddrages. Som anført i anken fandtes der en lang række forskellige vippeanordninger, som netop skulle lette transportmedarbejdernes arbejdsforhold ved losning af bagage. Det ville selvsagt være nærliggende for fagmanden at kombinere D1 med et af disse.

Der er således intet nyt, overraskende eller på anden måde opsigtsvækkende i at kombinere særdeles velkendte elementer udviklet med baggrund i en tilsvarende problemstilling. Brugsmodellens definition af opfindelsen i hovedkravet indeholder således intet, der kan siges at tilføre frembringelsen den krævede frembringeshøjde, jf. brugsmodellovens § 5, hvilket ligeledes må medføre modellens ugyldighed og udslettelse, jf. lovens § 47, stk. 1.

Endelig er brugsmodellen i øvrigt for upræcis angivet til overhovedet at kunne opnå registrering, og må også af denne årsag udslettes. Der henvises her til bemærkningerne om "transportørbane" i anken, jf. § 14 stk. 2 samt § 47 stk. 2.

Sammenfattende er brugsmodellen derfor ugyldig af tre årsager, som hver for sig vil medføre ugyldighed. Først og fremmest har modellen helt åbenlyst ikke den fornødne nyhed,

da en tilsvarende løsning (med frembringeren af modellen som deltager) har været offentligt tilgængeligt flere år forinden. Herudover har modellen ikke den fornødne frembringelseshøjde, da de forskellige dele af modellen var kendt forud før prioritetsdatoen, og at det ville være nærliggende for fagmanden at kombinere disse. Endelig er brugsmodellen under alle omstændigheder for uklar til at kunne blive opretholdt.

På denne baggrund skal klager anmode Nævnet om en fuldstændig udsletning af brugsmodellen...”

Indklagede RASN A/S ved Zacco Denmark A/S har ved brev af 15. april 2007 kommenteret klagen med følgende:

”.... 2.

I Klagen henvises til en række modhold, hvoraf nogle ikke har været fremlagt for Patent- og Varemærkestyrelsen. Der er en vis redundans i Klagerens henvisninger, og for tydelighedens skyld foreslår vi derfor brug af de henvisninger, der fremgår af den vedhæftede liste, og som tager udgangspunkt i Patent- og Varemærkestyrelsens ”modholds-nummerering D1-D5”, jf. den påklagede afgørelse af 21. november 2006. Vi har i parentes på listen anført Klagerens eget bilagsnummer.

For god ordens skyld gør vi opmærksom på, at alene modhold D1-D5 har været forelagt Patent- og Varemærkestyrelsen.

3.

Klageren fremfører følgende hovedsynspunkter:

- A) på s. 1, pkt. 1, at brugsmodelregistreringen efter Klagers opfattelse strider mod Brugsmodellovens § 14 stk. 2
- B) på s. 1, pkt. 2, at brugsmodelregistreringen ikke har den fornødne frembringelseshøjde, og
- C) på s. 2, pkt. 5, at brugsmodelregistreringen ikke har den fornødne nyhed.

Vi vil nedenfor diskutere disse hovedsynspunkter enkeltvis.

4.

#### A) Brugsmodellovens § 14 stk. 2

4.1

I en brugsmodelregistrering skal frembringelsen være så tydeligt vist eller beskrevet, at en fagmand på grundlag heraf kan udøve den, jf. brugsmodellovens § 14, stk. 2.

Klager gør under punktet *Anbringender* på s. 29 bl.a. gældende,

i) "at begrebet "transportørbane" ikke er defineret i brugsmodellen",

ii) "at det efter brugsmodellen ikke er afklaret, hvorvidt en flerhed af transportørenheder tilsammen udgør transportørbanen, eller om hver enkelt transportørenhed udgør en separat transportørbane",

samt

iii) "at der i brugsmodellen ikke er konsekvent brug af termerne "transportørbane", "transportørenhed" samt "transportørudel".

- og dermed at en fagmand ikke kan udøve opfindelsen.

#### 4.2

I en brugsmodelregistrering indgår et antal brugsmodelkrav. En ikke-udtømmende liste over eksempler på udførelsesformer for frembringelsen kan være omtalt i den ledsagende beskrivelse. Brugsmodelkravene tjener i henhold til § 19 i brugsmodelbekendtgørelsen til at forklare teknikkens standpunkt og til at forklare, hvad frembringelsen går ud på, dvs. hvad der er det for frembringelsen nye og særegne.

Af indledningen til brugsmodelregistreringens krav 1 fremgår det, at frembringelsen som udgangspunkt angår et apparat til lastning og losning af fly med et lastrum. Apparatet har videre en vipbar og højdeindstillelig (jordbaseret) transportør, der på tegningen er eksemplificeret med tallet 7, og som anvendes uden for lastrummet i flyvemaskinen, så den kan føre gods op til lastrummet nede fra jorden. Apparatet har også en udskydelig transportør, der på brugsmodelregistreringens tegninger er eksemplificeret med tallet 8.

Af fjerde afsnit i brugsmodelkrav 1 fremgår det endvidere utvetydigt, at frembringelsen bl.a. går ud på, at den udskydelige transportør skal omfatte en række transportørenheder. På brugsmodelregistreringens tegninger er de enkelte transportørenheder eksemplificeret med henvisningstallene 30, 31, 70, 90.

Af den kendetegnende del af brugsmodelkrav 1 forklares det videre, at transportørenhederne hver definerer en respektiv aktivérbar transportørbane.

Brugsmodelregistreringen afklarer dermed med al tydelighed, hvorledes fagmanden skal udforme den udskydelige transportørs enkelte transportørenheder, herunder så de hver definerer en respektiv aktivérbar transportørbane.

For så vidt angår begrebet "transportørbane" vil det forstås – og dette fremgår også af f.eks. s. 3, l. 4-5, i brugsmodelregistreringen - at apparatet har en resulterende total transportørbane. Bagage, der fremføres inde i flyet af den udskydelige transportør 8, bevæger sig fra den ene transportørenhed over på den næste. Hver transportørenhed bevæger med andre ord bagagen fremad langs den transportørbane, som transportørenhederne i henhold til brugsmodelkrav 1 definerer - som eksempelvis antydtes med pilen i brugsmodelregi-



streringens fig. 16/17. Ved at følge de enkelte transportørenheders transportørbaner bevæges bagagen langs den resulterende totale transportørbane fremad mod enden, dvs. mod den forreste transportørnæthed, der på tegningen er eksemplificeret med tallet 31, 90. Frembringelsen handler altså tydeligvis om et apparat, der via transportørnæthederne fører bagagen langs apparatets transportørbane og lægger bagagen af for enden af apparatet inde i flyvemaskinen, i en ønsket højde.

#### 4.3

Klageren gør på s. 3 uddybende gældende, at fagmanden ikke vil kunne udøve frembringelsen, fordi der i enkelte passager benyttes ordet *"transportørnæthed"*. Klageren har imidlertid ikke påvist, hvorledes ordet *"transportørnæthed"* sætter læseren ude af stand til at udøve frembringelsen. Ordet *"transportørnæthed"* benyttes i teksten ikke alene, idet der i teksten refereres til henholdsvis den *"første transportørnæthed 7"* og den *"anden transportørnæthed 8"* af apparatet ifølge frembringelsen. Transportøren 7 og transportøren 8 udgør som beskrevet ovenfor under pkt. 4.2 dele af apparatet, så derfor er betegnelsen *"første transportørnæthed 7"* og *"anden transportørnæthed 8"* ikke uklar, og kan bestemt ikke føre til nogen uvished eller utydelighed, som klageren gør gældende på s. 30.

#### 4.4

Dermed synes klagerens ovenstående pkt. i), ii) og iii) at være ubegrundet; fagmanden vil ikke finde noget i brugsmodelregistreringen, der sætter ham ude af stand til at udøve frembringelsen.

#### 4.5

Klageren udtrykker endvidere på s. 6 den opfattelse, at der i et underkrav, nemlig i brugsmodelkrav 12, er angivelser, der sætter en fagmand ude af stand til at udøve frembringelsen.

Klageren sandsynliggør imidlertid ikke, at en fagmand skulle være ude af stand til at udøve udførelsesformen ifølge krav 12; vi kan ikke se, at fagmanden efter gennemlæsning af krav 12 ikke skulle være i stand til at konstruere et apparat som defineret i dette krav. Kravet læst selvstændigt indeholder en fuldstændig *"recept"* med en angivelse af, hvordan den pågældende udførelsesform skal realiseres.

Det er endvidere ikke korrekt – som hævdet af klageren – at *"transportørfrontelementet"* nævnt i krav 12 ikke er beskrevet i brugsmodelregistreringen; på registreringens s. 12, l. 6-13 er dette element omtalt (med henvisningstallet 45) som en konstruktionsdel, der i overensstemmelse med definitionen i krav 12 er hængselforbundet til den forreste transportørnæthed ved dennes første ende, og som kan indstilles med en ønsket hældning i forhold til transportørbanen af den forreste transportørnæthed.

Af denne årsag synes klagerens påstand for så vidt angår brugsmodelkrav 12 at være grundløs.

#### 5.

##### B. Brugsmodellovens § 5, stk. 1; frembringelseshøjde

## 5.1 Baggrund for opfindelsen

Som beskrevet på s. 1 i brugsmodelestreringen har det længe været almindeligt kendt, at arbejdet med at tømme og fylde de såkaldte "narrow body aircrafts", såsom DC9'ere, MD80'ere og Boeing 737'ere, er særdeles belastende for bagagearbejderne. Dette arbejde har gennem årene på verdensplan ført til invalidering af tusindvis af bagagearbejdere.

Indtil udviklingen af apparatet ifølge brugsmodelestreringen måtte en bagagearbejder inde i flyets lastrum ofte manuelt bevæge en samlet vægt på 9 tons i løbet af en arbejdsdag.

Efter introduktionen af apparatet ifølge brugsmodelestreringen har det været muligt at undgå en lang række af de rygskader, som bagagearbejderne tidligere har været udsat for, og apparatet ifølge brugsmodelestreringen er nu blevet indført i drift i mange lufthavne i USA og Europa. Der hersker ingen tvivl om, at en typisk bagagearbejder ved brugen af apparatet inde i flylastrummet nu har fået nærmest elimineret faren for rygskader, og apparatet må derfor siges at have en betydelig samfundsøkonomisk positiv betydning.

Som D24 vedlægger vi et foto, der viser hvordan arbejdsforholdene for en bagagearbejder tidligere har været i et typisk "narrow body fly". Billedet viser for det første bagagearbejderens arbejdsstilling i lastrummet. For det andet viser billedet, hvorledes kufferter stoves ovenpå hinanden i lastrummet af bagagearbejderen.

Nedenstående tegning (fig. A) viser modsætningsvis, hvordan apparatet ifølge brugsmodelestreringen gør det muligt for bagagearbejderen at føre bagagen frem mod lastrumets ende og stuve bagagen uden den risiko for de rygskader, som bagagearbejdere tidligere har været udsat for.

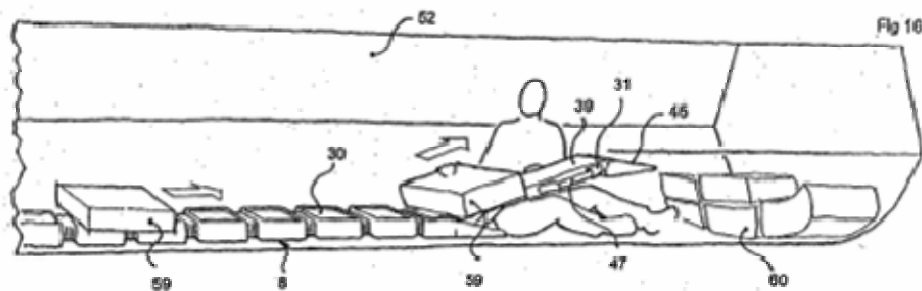


Fig. A (Fig. 16 fra brugsmodelestreringen)

Det er interessant at studere, hvorledes udviklingen af apparater til losning og lastning af flyvemaskiner, såsom Boeing 737, DC9'ere og MD80'ere, har forløbet gennem tiden. Hertil tjener D1 og D2, suppleret med klagerens egen DVD (D11) og egne fotos (D10).

Denne ovennævnte udvikling har imidlertid desværre pågået, uden at bagagearbejdernes fysiske arbejdsbelastning reelt set er blevet afhjulpet fuldt ud tilfredsstillende, jf. eksempelvis de udtalelser fra Arbejdstilsynet, klageren har fremlagt som D12. Der har altså eksisteret et markant problem, som reelt set aldrig er blevet løst på nogen tilfredsstillende måde – før frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen.

## 5.2 Den relevante fagmand

Klageren gør gældende, at Styrelsen ved den påklagede afgørelse har anlagt en for snæver afgrænsning af fagmandens viden. Dette vil vi gerne kommentere på dette sted.

Når det skal afklares, om en frembringelse har den fornødne frembringelseshøjde (som forlangt i brugsmodellovens § 5, stk. 1), må man nødvendigvis først afgøre, hvem der er den relevante fagmand, og dermed fastlægge omfanget og indholdet af fagmandens "værktøjskasse", dvs. den viden, han kan forventes at trække på, når han skal løse et givet problem.

Først når man har afgjort, hvem fagmanden er, bliver det muligt at afgøre, om frembringelsen adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik, dvs. om den ligger indenfor, hvad denne fagmand uden videre vil foreslå.

Den europæiske patentmyndighed EPO har udstedt et europæisk patent nr. 1 248 726 dækkende dét apparat, der er genstand for brugsmodelregistreringen.

Patent- og Varemærkestyrelsen foretager sin egen bedømmelse i brugsmodelsager, og i den forbindelse anlægges i overensstemmelse med gældende praksis det niveau for fagmanden, som eksempelvis er udtrykt på Styrelsen's hjemmeside, jf.

[http://www.dkpto.dk/weblog/journal\\_comments.asp?Journalid=550](http://www.dkpto.dk/weblog/journal_comments.asp?Journalid=550), jf. nedenfor:

### ***"Ændring af praksis ved prøvning af en brugsmodel***

Af [Marianne Rachlitz](#), 13-09-2006 kl. 11:23

*I forbindelse med vores udmelding om ændring af vores praksis ved behandling af patentansøgninger har vi fået en forespørgsel angående praksis for behandling af brugsmodeller.*

*Hertil kan vi oplyse, at vi også vil anvende Problem and Solution Approach, når vi skal vurdere frembringelseshøjde ved en prøvning af en brugsmodel.*

*Vi vil naturligvis som tidligere ved brugsmodelprøvningsager oftest definere en fagmand som én, der har kendskab til et snævrere teknisk område end den fagmand, der anvendes ved vurdering af opfindelseshøjde i forbindelse med patentering."*

"Fagmanden" er i nærværende brugsmodelsag en person, der arbejder med apparater til losning og lastning af fly med et lastrum. Dette tekniske område er udtrykkeligt genstanden for brugsmodelregistreringen, jf. den tydelige definition i indledningen til brugsmodelkrav 1. Fagmanden har kendskab til dette specifikke tekniske område og vil naturligvis i et omfang

være bundet af de fordomme og konventioner, der hersker inden for dette specifikke tekniske område.

Apparater til lastning og losning af flyvemaskiner, især til lastning og losning af de såkaldte "narrow body"-fly, hvortil hører de almindeligste passagerfly, udvikles og produceres af specialistvirksomheder med særlig fokus på dette tekniske område; uagtet dette er det ikke lykkedes for nogen af disse specialistvirksomheder at løse bagagearbejdernes problem til fulde, således som det er tilfældet med frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen.

Klageren gør under klagens pkt. 2.2 gældende, at den relevante fagmand må have kendskab til apparater, hjælpemidler, procedurer, myndighedskrav og påbud indenfor håndtering af gods, herunder lastning og losning af gods, såsom bagage, post, stykgods og lignende.

Hvis en sådan betragtning var korrekt, ville fagmanden reelt være altvidende og fri for fordomme, og en sådan fagmand findes ikke. Hvis fagmanden var altvidende, ville opfindelser – uanset hvor savnet de måtte være – altid blot være trivialiteter. En fastlæggelse af fagmandens "videnniveau" i overensstemmelse med klagerens ønske strider da også mod Styrelsens praksis, jf. ovenfor, og i øvrigt også mod praksis ved den europæiske patentmyndighed EPO.

Af ovenstående årsag må vi fastholde, at Patent- og Varemærkestyrelsen afgrænsning af fagmandens viden som udtrykt under pkt. 3.3 i den påklagede afgørelse er korrekt. Fagmanden er således en specialist inden for losning og lastning af flyvemaskiner, og han er bundet af de fordomme og konventioner, der hersker inden for dette specifikke tekniske område. Han vil således ikke hidtil have set sig i stand til at løse de herskende arbejdsmiljømæssige problemer inden for losning og lastning af flyvemaskiner til fulde.

## 5.4 Den kendte teknik

### 5.4.1

Det fremgår af brugsmodellovens § 5, stk. 1, at en registrerbar frembringelse skal være ny og have "frembringelseshøjde" udtrykt ved, at frembringelsen tillige skal adskille sig tydeligt fra den kendte teknik. I § 5, stk. 2 er det nærmere forklaret, hvad der skal anses for at være kendt teknik, nemlig alt hvad der er blevet almindeligt tilgængeligt gennem skrift, foredrag, udstilling, udbud, udnyttelse eller afbildning.

#### 5.4.2.1, D20

I Klagen refererer klageren til et Forprojekt (D20).

Indledningsvis bemærkes om dette punkt, at det er meget uheldigt, at dette modhold forelægges Ankenævnet uden at være forelagt for PVS. Herved bliver brugsmodelindehaveren afskåret fra en to-instans behandling af dette modhold. Modholdets karakter gør, at det først burde være bedømt af PVS – en bedømmelse der ikke blot vil finde sted ved den sædvanlige høring af PVS under ankenævns sagen. Det er, som der vil blive redegjort for nedenfor under pkt. 6, i sig selv tvivlsomt, hvad der overhovedet kan udledes af D20.

#### 5.4.2.2

Det helt afgørende er imidlertid, at Forprojektet D20 ikke var offentligt tilgængeligt før prioritetsdagen. Dette spørgsmål egner sig ikke til afgørelse ved Patentankenævnet, da det vil kræve vidneførelse. Det gøres derfor gældende, at Patentankenævnet bør lægge til grund, at Forprojektet ikke var offentligt tilgængeligt, idet det er givet, at der i hvert fald ikke har været tale om, at det er blevet gjort almindeligt tilgængeligt.

#### 5.4.2.3

Forprojektet startede ved, at repræsentanter fra SAS, CAS og SID mødtes den 16. december 1996 (D25) med Lars Thøgersen for at afklare, om de skulle igangsætte et projekt.

CAS havde tidligere været ejet af SAS, og det var bl.a. på grund af det tidligere ejerforhold naturligt, at virksomhederne samarbejdede, og at dette skete i fortrolighed. SID repræsenterede de medarbejdere, der ville få glæde af en ny laste/losselæsning, og der var derfor også et naturligt fortrolighedsforhold imellem SAS og SID.

Lars Thøgersen arbejdede dels for et SAS-selskab og dels som konsulent i sin egen virksomhed CPH Industriel Design. Som konsulent var han fuldt ud bekendt med kravene til fortrolighed.

Af mødereferatet fra mødet den 16. december 1996 (D25) fremgår, at der ville være tale om research og udvikling, hvilket klart indikerer fortrolighed.

Som D26 fremlægges et notat om projektet, hvoraf bl.a. fremgår, at man skal forsøge at opnå udviklingsstøtte fra relevante fonde, forskningsmidler m.v. Dette vil kun være muligt, hvis der er fortrolighed om projektet, idet fortrolighed er en forudsætning for opnåelse af den beskyttelse, der er en forudsætning for udviklingsstøtte.

#### 5.4.2.4

I en skrivelse af 22. maj 1997 (D27) bekræfter CPH Industriel Design v/Lars Thøgersen opgaven, og denne vedtages på arbejds- og styregruppens vegne af Martin Porsgaard Nielsen fra SAS. Betalingsfordelingen aftales imellem SAS, CAS og SID. Der er altså tale om en gruppe, der er bundet af gensidig loyalitet og fortrolighed over for hinanden, jf. herunder den dagældende regel i markedsføringslovens § 10.

Det fremgår videre af skrivelsen, at der ikke er afsat ressourcer til dokumentations- og præsentationsmateriale, og at selve projektet ville blive fremlagt mundtligt. Dette skyldtes, at Lars Thøgersen havde ladet sig presse ned i pris.

På mødet den 1. oktober 1997 (D21) forelagde Lars Thøgersen Forprojektet. Han understregede her, at der gjaldt fortrolighed omkring projektet, og alle deltagere på mødet var enige herom. Der er derfor ikke tvivl om, at de alle er omfattet af fortrolighed.

Lars Thøgersen forudsatte ikke, at det var nødvendigt med en formel hemmeligholdelseserklæring, da han kun redegjorde for Forprojektet over for sine kunder. Med til mødet hav-

de Lars Thøgersen et begrænset antal kopier af det printede Forprojekt. Den ene beholdt han selv, og den anden blev overgivet til SAS. Han beholdt selv et eksemplar, og SAS modtog et eksemplar. Der blev ham bekendt ikke taget kopier til mødedeltagerne. SAS har stadig sin kopi. Det er derfor uvist, hvorfra den som D20 fremlagte kopi stammer, og hvornår den er taget.

#### 5.4.2.5

Som D28 fremlægges kopi af referat af møde den 8. december 1997, hvor projektets videre forløb blev drøftet. Der blev fremlagt en produktudviklingsplan, D29, hvoraf fremgår, at de samlede omkostninger blev anslået til kr. 13.320.000. Muligheden for tilskud blev drøftet, ligesom finansieringsmuligheder blev drøftet. Igen er det klart, at et sådant projekt forudsætter fortrolighed blandt de deltagende parter, også uden at det udtrykkeligt fremgår. Uden fortrolighed og dermed uden mulighed for opnåelse af patentbeskyttelse vil et sådant projekt ikke kunne hænge samme.

I 1997 var man meget tidligt i Forprojektfasen, og man arbejdede kun på idéplan. I 1998, da projektet begyndte at blive mere konkret, blev der udarbejdet udkast til en formel Confidentiality Agreement, D30, dateret 26. marts 1998. Selv om den ikke er underskrevet, er det klart, at samarbejdet både før og efter forløb under forudsætning af, at indholdet blev respekteret af parterne.

#### 5.4.2.6

Som D31 fremlægges kopi af en organisationsplan fra december 1998. Betegnelserne Styregruppe og Projektgruppe viser, at der var tale om et samarbejde, og dermed gælder blandt andet fortroligheden efter markedsføringslovens § 10.

SAS' skrivelse af 10. juni 1998, D23, om det uunderskrevne Letter of Intent forudsætter da også underskrivelsen af en fortrolighedserklæring.

På grund af den efterfølgende uenighed om fordelingen af de økonomiske omkostninger ved projektet, endte det med, at SAS fortsatte projektet alene, men det fritager naturligvis ikke samarbejdspartnerne CAD og SID for den dem påhvilende fortrolighed.

#### 5.4.2.7

Som D32 vedlægges en erklæring fra Lars Thøgersen, der bekræfter, at projektet var fortroligt. Det gøres gældende, at Forprojektet ikke er blevet gjort almindeligt tilgængeligt. Det er givet, at en ubestemt kreds af personer ikke har haft mulighed for at gøre sig bekendt med materialet. Det må her også tillægges betydning, at Forprojektet reelt blot er et idékatalog uden nogen konkret udformning af et apparat endsige en patentansøgning. Hvis et sådant idékatalog ikke kan drøftes mellem en professionel konsulent og hans betalende kunder, uden at det senere kan bruges som nyhedsskadeligt modhold, bliver al patentering af udvikling meget vanskelig. Der henvises til Koktvedgaard og Østerborg: Patentloven 2. udgave, side 99, særligt sidste afsnit, der lyder således:

"Som eksempler på noget, der *ikke* er almindeligt tilgængeligt, kan nævnes oplysninger, der gives i fortrolige breve –

private og forretningsmæssige – eller som fremgår af en nærmere undersøgelse af en virksomhed produktionsmetoder m.v., der kun må foretages efter særlig tilladelse."

Der henvises videre til EPO Case Law, side 46 ff T300/86, T1086/92 og T830/90, T799/91, T541/92, T1076/93, T818/93, T480/95. Det fremgår heraf, at stiltiende påtagede fortrolighedsforhold er fuldt ud tilstrækkelige til at begrunde, at materiale, der har været genstand for drøftelse, ikke er nyhedsskadeligt.

#### 5.4.2.8

D20 kan således ikke anses for at udgøre kendt teknik i brugsmodellovens forstand.

#### 5.4.3

Klageren refererer under pkt. 2.13 i Klagen endvidere til et udsagn fra Per Voldby, gengivet som D13. Vi må præcisere, at D13 på ingen måde kan anses for at være et udtryk for den kendte teknik. Der er intet i D13, der peger på, at Per Voldby's egne konklusioner og tanker falder ind under definitionen af kendt teknik. Alene af den årsag er D13 ikke relevant for sagen.

Derudover får vi ved læsning af D13 ikke den forståelse af indholdet, Klageren refererer til; D13 omtaler ikke det "vippebord" eller den "vippeanordning", Klageren nævner under pkt. 2.13 i Klagen.

I D13 refereres afslutningsvis til en løsning demonstreret for Novia primo 2001, men der siges intet om, hvad det er, der blev demonstreret, og der er intet, der tyder på, at denne demonstration fandt sted før brugsmodelregistreringens løbedag den 10. januar 2001.

D13 kan således ikke anses for at udgøre kendt teknik i brugsmodellovens forstand.

#### 5.5.1 Den nærmest liggende kendte teknik

Det er et kendetegn for lastrum i flyvemaskiner, at lastrummets frie højde kan være meget lav. Det betyder, at et apparat til lastning og losning af fly må udtænkes og konstrueres i overensstemmelse med de helt specielle forhold, der er gældende inden for netop dette tekniske område. Af D1 og D5 ses i begge tilfælde, hvordan disse apparater udformes med en vipbar jordbaseret første del og en anden del, der må konstrueres, så den kan føres ind i flyvemaskinen via den meget snævre lasteluge. Lastelugen ses eksemplificeret med bogstavet D i fig. 3 i D5.

I D1 har opfinderen alene beskæftiget sig med dét at bringe bagagen fremad inde i flyets lastrum. D1 beskæftiger sig overhovedet ikke med rygskaderne omtalt under pkt. 5.1 ovenfor. Apparatet i D1 reducerer således på ingen måde de skader, der følger af, at bagagearbejderen inderst inde i lastrummet skal stuve kufferter sammen i en sammenkrøbet stilling, sådan som det fremgår af foto D24. D11 (der angiveligt skulle vise apparatet i D1 i funktion) viser dette forhold ganske tydeligt, se ca. 0,54 minutter inde i filmen, hvor det fremgår,

hvordan bagagearbejderen belaster sin krop, når han stuver den aflange skipose, eller ca. 1,57 minutter inde i filmen, hvor man ser bagagearbejderen belaste sin krop, når han stuver kufferter relativt højt over lastrummets gulv. Bagagearbejderen er udsat for disse belastninger tusindvis af gange i løbet af en arbejdsdag.

I D5 har opfinderen omvendt beskæftiget sig med rygskadeproblematikken, dog uden at den viste løsning har fundet nogen nævneværdig praktisk anvendelse. Det skyldes, at det pågældende apparat kræver, at bagagearbejderen fortsat skal trække i bagagen i hans sammenkrøbede stilling, sådan som det er vist på forsiden af D5, hvor bagagearbejderen i en sammenkrøbet kropsstilling skal trække bagagen langs bordet 3 og op på stakken S, eller hvor han alternativt skal læne sig ind over transportøren 5 og skubbe bagagen over mod det hjørne af lastrummet, der ligger skråt over for dér, hvor hans fødder er.

Der er således et overordnet sammenfald mellem den problemstilling, frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen beskæftiger sig med, og den problemstilling D5 beskæftiger sig med.

Derfor er det ganske korrekt – som også påpeget af Patent- og Varemærkestyrelsen under pkt. 3.2 i den påklagede afgørelse – at tage udgangspunkt i D5 som den nærmest liggende kendte teknik, når det skal afgøres, om frembringelsen adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik.

Det er med andre ord ikke korrekt at tage udgangspunkt i D1 ved bedømmelsen af, om frembringelsen adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik, således som klageren gør gældende under pkt. 2.15.

Brugsmodelkrav 1 er dermed korrekt afgrænset i forhold til den nærmest liggende kendte teknik.

### 5.5.2

Klageren gør under Klagens pkt. 2.4 gældende, at brugsmodelregistreringen ikke er begrænset til særlige flytyper med små og trange lastrum. Vi kan ikke se, at brugsmodelregistreringens krav 1 nødvendigvis må indeholde specifikke angivelser af flyvemaskinens dimensioner, og brugsmodelloven stiller intet generelt krav i den henseende. Dét, der er afgørende, er, at frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen løser væsentlige problemer ved lastning og losning af flyvemaskiner, og dette sker ved den samlede frembringelse som defineret i brugsmodelkrav 1.

Klageren diskuterer under pkt. 2.4 arbejdet med lastning og losning af et Antonov An124-fragtfly. Dette arbejde er - som det med al tydelighed fremgår af klagerens egne bemærkninger – ikke forbundet med de samme arbejdsmiljømæssige problemer, som når bagage skal føres ind gennem en lasteluge og hen mod flylastrummets ende i et "narrow body"-fly.

Frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen beskæftiger sig ikke med lastning og losning af flytyper som den russiske Antonov An124, fordi – som påpeget af klageren – lastning og losning af disse flytyper altid sker via gaffeltrucks, der køres helt ind i lastrummet.



Frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen angår derimod losning og lastning af især "narrow body"-flyvemaskiner, til hvilken losning og lastning der er behov for en vipbar og højdeindstillelig (jordbaseret) transportør, som transporterer bagagen fra et underliggende område og op til lastrummet. Derfor indgår denne (jordbaserede) transportør i definitionen af frembringelsen, jf. brugsmodelkrav 1. Blandt de flyvemaskiner, der losses og lastes på denne måde, kan nævnes Boeing 737, DC9'ere og MD80'ere, dvs. fly der globalt set hører til blandt de mest anvendte til passagertransport.

Definitionen i brugsmodelkrav 1 af frembringelsen afspejler med al tydelighed anvendelsesområdet for frembringelsen, og som forklaret ovenfor er der intet behov for at tydeliggøre denne definition.

## 5.6 Frembringelseshøjde

### 5.6.1

Som forklaret ovenfor under pkt. 5.2 anvendes ved bedømmelsen af, om en frembringelse adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik, ofte den såkaldte "*problem-solution*"-teknik, og ved denne bedømmelse tages udgangspunkt i den nærmest liggende kendte teknik.

D5 udgør som forklaret ovenfor under pkt. 5.5.1 den nærmest liggende kendte teknik. Det må således undersøges, om den relevante fagmand med udgangspunkt i D5 vil blive umiddelbart inspireret til at tilvejebringe den fuldstændige løsning på de mangeårige arbejdsmiljøproblemer, som nærværende brugsmodelregistrering anviser.

Klageren har ikke anfægtet, at frembringelsen ifølge brugsmodelkrav 1 indebærer den fornødne frembringelseshøjde i lyset af den kendte teknik, når der tages udgangspunkt i D5. Klageren anfægter med andre ord ikke Patent- og varemærkestyrelsens afgørelse i den henseende.

Vi vil nedenfor vise, at fagmanden heller ikke med udgangspunkt i D1 vil blive ledt frem til frembringelsen ifølge brugsmodelregistreringen.

I den forbindelse vil vi nedenfor skelne mellem modhold, der ligger inden for det relevante tekniske område, og modhold der ligger uden for det relevante tekniske område.

### 5.6.2

#### Modhold der ligger **inden for** det relevante tekniske område

#### 5.6.3.1, D1 + D12:

Klageren synes at gøre gældende, at en fagmand med udgangspunkt i D1 vil være umiddelbart inspireret til at foreslå frembringelsen ifølge brugsmodelkrav 1. Klageren kredser i sine bemærkninger under pkt. 2.11 omkring D12. Imidlertid viser D12 netop, at apparatet beskrevet i D1 ikke udgør nogen løsning på de arbejdsmiljømæssige problemer ved arbejdet i et flylastrum. D12 foreslår intetsteds, hvordan de mangeårige arbejdsmiljømæssige problemer ved arbejde i et flylastrum skal løses.

Det forhold, at apparatet i D1 i uforandret form har været i drift i Kastrup Lufthavn i en år-række før nærværende frembringelse, viser netop, at fagmanden ikke var klar over, hvorledes de velkendte arbejdsmiljømæssige problemer skulle løses. Fagmanden vil således ikke ved samlet læsning af D1 og D12 på nogen måde blive inspireret til at foreslå den frembringelse, der er defineret i brugsmodelkrav 1, og kravet indebærer dermed den fornødne frembringelseshøjde.

#### 5.6.4

##### Modhold der ligger **uden for** det relevante tekniske område

Klageren baserer sin diskussion fra og med pkt. 3.8a til og med pkt. 3.12c på kombinationer af D1 med en række skrifter, der ikke beskriver apparater inden for det relevante tekniske område. Der er nærmere bestemt tale om (i samme rækkefølge som præsenteret i klagen) D14-D17 samlet set, D18, D3, D19 og D4.

Vi har allerede ovenfor under pkt. 5.2 defineret den relevante fagmand. Når denne fagmand skal løse et teknisk problem inden for hans tekniske arbejdsområde, kan han ikke forventes at studere konstruktionsdetaljer indeholdt i apparater, der slet ikke ligger inden for dette arbejdsområde. Vi vil nedenfor uddybe dette nærmere.

##### 5.6.4.1, D1 + (D14, D15, D16, D17)

Klageren henviser under pkt. 3.8a til en såkaldt "Cobra Droop Snoot", og det fremgår videre, at denne "Cobra Droop Snoot" er beregnet til at udgøre den forreste del af teleskopapparatet vist i D17. Klageren skriver om denne "Cobra Droop Snoot", at den *"umiddelbart vil kunne sætte i forlængelse af Flexbåndet kendte fra DK 170 863"*.

For det første anser vi det som ganske udokumenteret, at det uden nogen form for konstruktionsmæssig tilpasning skulle være muligt at montere denne "droop snoot" forrest på det kendte apparat beskrevet i D1.

Derudover – og endnu mere vigtigt – så angår tegning D17 modsat klagerens opfattelse ikke et apparat, der tilhører det relevante tekniske område. Det fremgår af teksten på D17 - se umiddelbart under "NØD – STOP" til venstre på tegningen - at der er tale om et teleskopérbart apparat, og tydeligvis er dette apparat tiltænkt anvendt i rum, hvor der er rigeligt med plads. Dette ses øverst til højre på tegning D17, hvor det teleskopérbare apparat er skudt ud, og hvor operatøren i sin operatørkurv kan køres op og ned inde i et højt rum, jf. det tegnede rektangel, der omgiver den udskudte transportør, og som viser loft og gulv i det pågældende rum. Målangivelserne antyder, at der er tale om et rum med en længde på 11,5 meter og en højde på ca. 3.2 meter.

Den relevante fagmand – som er defineret ovenfor under pkt. 5.2 – vil ikke på nogen måde overveje at udnytte apparatet vist i D17 eller dele af dette apparat, når han skal løse de mangeårige problemer, der knytter sig til arbejde i trange flylastrum, hvor bagagearbejdernes arbejdsstilling er som vist på foto D24. Apparatet vist i D17 kan tydeligvis ikke anvendes i et flylastrum med begrænset frihøjde.

Af disse årsager adskiller brugsmodekrav 1 sig tydeligt fra den kendte teknik, idet intet vil anspore fagmanden til kombinere D1 med "droop snoot"-løsningen ifølge D17.

#### 3.6.4.2, D1 + D18

Klageren omtaler D18 under pkt. 3.8b og gør gældende, at fagmanden ved en kombination af D1 med D18 vil nå frem til frembringelsen ifølge brugsmodekrav 1.

Det er korrekt, at D18 sporadisk indledningsvis nævner, at det pågældende anlæg kan benyttes i flylastrum. Imidlertid forklarer tegningsbeskrivelsen kun, hvordan anlægget skal konstrueres, når det skal anvendes i lagerhaller og i togvogne, se sp. 4, l. 16 og sp. 5, l. 31. Det er navnlig ikke forklaret nærmere, hvordan anlægget skal konstrueres, så det kan anvendes i flylastrum. Læseren overlades især fuldstændigt til sig selv, når han skal forestille sig, hvordan anlæggets forreste del 9, dvs. den såkaldte "*Ein- bzw. Ausstapelfinger*", og det bagvedliggende parallellogrambord 24 skal tilpasses, så disse dele kan skydes ind i lastrummet i et fly fra en jordbaseret transportør placeret under flyvemaskinen. Som det vil erindres, er det netop en egenskab ved frembringelsen ifølge brugsmodekravet, at der lastes og losses nede fra et underliggende område.

I D18 er anlæggets forreste del 9 endvidere (sp. 6, l. 12 og sp. 5, l. 1) udtrykkeligt beskrevet som forsynet med såkaldte "*Abstreifers*" eller afstrygere, der øjensynligt skyder post-sække el. lign. bort fra anlæggets forreste del 9, på tværs af længderetningen af anlæggets forreste del 9. Disse afstrygere er markeret på fig. 7 med tallet 34 og med tallet 20 på fig. 3. Afstrygerne er øjensynligt monteret nede under anlæggets forreste del 9, som derfor må have en ganske stor konstruktionshøjde.

Ser man endvidere nærmere på fig. 6 i D18, fremgår det, at parallellogrambordet 24 er udformet, så det kan løfte anlæggets forreste del både op og ned. Dette betyder, at parallellogrambordet 24 - som det også er tydeligt vist i fig. 6 - må lejres bagtil i en højde over togvognens gulv svarende til cirka halvdelen af togvognens frihøjde. Det betyder igen, at anlægget i D18 på ingen måde vil kunne kobles til forenden af transportøren i D1, fordi forenden af transportøren D1 modsætningsvis – og dette fremgår også af klagerens DVD-film D11, som illustrerer de nærmere detaljer ved apparatet i D1 – skal befinde sig så tæt som overhovedet muligt på gulvet i et flylastrum.

Med andre ord vil fagmanden på ingen måde være tilskyndet til at sammensætte anlægget i D18 med apparatet i D1; der er tale om to slags udstyr, der fundamentalt set arbejder efter vidt forskellige principper, hvor drift af anlægget i D18 er betinget af en relativt stor frihøjde i togvognen, mens apparatet i D1 arbejder helt nede på flylastrummets gulv, bl.a. som følge af den lave frihøjde i flylastrummet.

Nok så væsentligt skal det endvidere fremhæves, at anlægget i D18 ikke har en forreste transportørenhed, der omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen. I D18 er anlæggets ganske lange og tværstilbare forreste del 9 til enhver tid vandret, og denne forreste del 9 er forbundet med den foregående transportørenhed, dvs. parallellogrambor-

det 24, via et drejeled 23, der alene tillader drejning om en lodret akse, så den forreste del 9 kan stilles på tværs inde i togvognen.

Det kan dermed konkluderes, i) at fagmanden ikke umiddelbart vil vide, hvordan anlægget i D18 overhovedet skal konstrueres til anvendelse i flyvemaskiner, ii) at fagmanden ikke vil kunne sammensætte anlægget i D18 med apparatet i D1 uden at foretage en selvstændig opfinderisk indsats, der indebærer en fravigelse af principperne for anlægget i D18, og iii) at en sammensætning af anlægget i D18 med apparatet i D1 i øvrigt ikke vil føre frem til det apparat, som er defineret i brugsmodekrav 1, fordi den forreste del af anlægget i D18 til enhver tid er vandret.

Vi må derfor fastholde, at brugsmodekrav 1 indebærer den fornødne frembringelseshøjde, herunder fordi fagmanden ganske naturligt ikke vil have nogen tilskyndelse til at modificere D1 med den lære, han kan udlede af D18.

Det bemærkes i øvrigt, at også den europæiske patentmyndighed deler denne opfattelse; EPO havde således kendskab til såvel D18 som til apparatet vist i D1, da EPO traf beslutning om at udstede det parallelle europæiske patent nr. 1 248 726.

#### 5.6.4.3, D1 + D3

Det fremgår af D3, at der tydeligvis er tale om et teleskopérbart apparat, der udtrykkeligt foreslås anvendt i lastbilsanhængere, jf. alene sp. 1, l. 9-12.

Den relevante fagmand – som er defineret ovenfor under pkt. 5.2 – kan ikke forventes at have kendskab til apparatet vist i D3. Af denne grund kan han heller ikke forventes at ville overveje, hvorledes man kan ”plukke” dele ud af apparatet vist i D3 og sammensætte disse dele med udvalgte dele af apparatet i D1, når han skal løse de mangeårige problemer, der knytter sig til arbejde i trange flylastrum, hvor bagagearbejderens arbejdsstilling er som vist på foto D24. Apparatet vist i D3 kan tydeligvis ikke anvendes i et flylastrum med begrænset frihøjde, og slet ikke i flyvemaskiner med en lasteluge, der kræver, at apparatet indføres fra siden og ind i lastrummet.

Af disse årsager adskiller brugsmodekrav 1 sig tydeligt fra den kendte teknik, idet intet – modsat klagerens opfattelse under pkt. 3.12a - vil anspore fagmanden til at kombinere D1 med apparatet ifølge D3.

#### 5.6.4.4, D1 + D19

Det fremgår af D19, at der tydeligvis er tale om et apparat tiltænkt anvendt i postsorteringsanlæg, mere specifikt til at tømme postbilsanhængere for postsække, jf. sp. 1, l. 5-9.

Den relevante fagmand – som er defineret ovenfor under pkt. 5.2 – kan ikke forventes at have kendskab til apparatet vist i D19, fordi D19 ikke foreslår apparatet anvendt til flyvemaskiner, men derimod udtrykkeligt til et helt andet formål.

Af denne grund kan den relevante fagmand heller ikke forventes at ville overveje, hvorledes han kan ”plukke” dele ud af apparatet vist i D19 og efter behov sammensætte disse

dele med udvalgte dele af apparatet i D1, når han skal løse de mangeårige problemer der knytter sig til arbejde i trange flylastrum, hvor bagagearbejderens arbejdsstilling er som vist på foto D24. Apparatet vist i D3 kan tydeligvis ikke anvendes i et flylastrum med begrænset frihøjde, og slet ikke i flyvemaskiner, hvor bagage skal føres ind i lastrummet fra et område nede under flyvemaskinen.

Af disse årsager adskiller brugsmodelkrav 1 sig tydeligt fra den kendte teknik, idet – modsat klagerens opfattelse under pkt. 3.12b - intet vil anspore fagmanden til at kombinere D1 med apparatet ifølge D19.

#### 5.6.4.5, D4

Under pkt. 3.12c refererer klageren kort til D4, men forklarer intet om, hvorledes den relevante fagmand med udgangspunkt i dette skrift skulle kunne nå frem til frembringelsen ifølge brugsmodelkrav 1. På dette sted vil vi derfor blot gentage den forklaring, vi allerede har fremført over for Patent- og Varemærkestyrelsen.

Apparatet beskrevet i D4 er udtrykkeligt beregnet til at transportere gods gennem siden af en togvogn, se fig. 6 og sp. 6, l. 25, hvor togvognen omtales ved henvisningstallet 328. Transportøren har endvidere et sammenhængende transportbånd 26, der strækker sig langs hele transportørens længde, og de enkelte transportørenheder 20 vil alene af den årsag ikke kunne drejes omkring en vandret akse i forhold til hinanden. Der er ingen koblinger mellem transportørenhederne, der gør det muligt at indføre transportøren i et flylastrum nede fra et underliggende område, og den relevante fagmand vil således alene af denne grund ikke overveje brug af dette apparat til at løse de mangeårige problemer, der knytter sig til arbejde i trange flylastrum, hvor bagagearbejderens arbejdsstilling er som vist på foto D24. Apparatet vist i D3 kan tydeligvis ikke anvendes i et flylastrum med begrænset frihøjde, og slet ikke i flyvemaskiner, hvor bagage skal føres ind i lastrummet fra et område nede under flyvemaskinen.

Af disse årsager adskiller brugsmodelkrav 1 sig tydeligt fra den kendte teknik, idet – modsat klagerens opfattelse under pkt. 3.12b - intet vil anspore fagmanden til at kombinere D1 med apparatet ifølge D4.

## 6.

### C. Brugsmodellovens § 5, stk. 1; nyhed

#### 6.1

Klageren gør i sidste afsnit under pkt. 4.3 gældende, at D20 fratager nyheden fra brugsmodelkrav 1.

Som forklaret ovenfor under 5.4.2, udgør D20 ikke kendt teknik. Uagtet dette må vi bestride, at D20 på nogen måde skulle beskrive frembringelsen defineret i brugsmodelkrav 1.

#### 6.2.1

Klageren hævder på klagens s. 26, at apparatet vist i D1 er omtalt og illustreret på s. 6 i D20.

Det er imidlertid ikke korrekt; sidste afsnit på s. 6 i D20 taler blot generelt om et *"Flex bånd, placeret under Mulag bånd (køretøj med transportbånd) skydes frem via hydraulik, og kan med selvkørende ruller transportere bagagen rundt om hjørnet og ind i cargorummet"*. Der er således ikke indeholdt nogen præcis beskrivelse af det apparat, der er vist på fotoet til højre for det pågældende afsnit.

### 6.2.2

Klageren refererer nederst på s. 26 til en tegning vist på s. 18 i D20. Vi må fastholde, at det eneste, der kan udledes af denne tegning i konstruktionsmæssig og funktionsmæssig henseende, er dét, der fremgår af teksten umiddelbart under tegningen, nemlig at der er tale om *"båndmoduler med skrå båndløfter"*.

### 6.2.3

Klageren refererer videre øverst på s. 27 til tegningen nederst midtfor på s.15 i D20, og hævder, at dét der er vist på denne tegning *"svarer meget nøje til de transportørenheder, der er beskrevet og illustreret i brugsmodelelregistreringen"*. Nærmere bestemt er klageren af den opfattelse, at den pågældende tegning viser et antal transportørenheder forbundet med hinanden, så de kan dreje om en vandret og en lodret akse i forhold til hinanden, og at de pågældende transportørenheder definerer en respektiv aktivérbar transportørbane.

Imidlertid viser denne tegning ikke andet, end hvad der fremgår af teksten umiddelbart under tegningen, nemlig *"Bånd moduler"*. Det lader sig ikke gøre med udgangspunkt i den pågældende tegning at udlede de konstruktions- og funktionsmæssige detaljer, som klageren har oplyst på s. 27 øverst.

### 6.2.4

På s. 28 øverst skriver klageren videre, at D20 *"angiver således samtlige de virkemidler, der er indeholdt i brugsmodelelens hovedkrav"*, og videre i sidste afsnit på s. 28, at *"Det er helt åbenlyst, at forprojektet (D20) viser det samme transportbånd, som er omfattet af brugsmodelellen (både for så vidt angår båndmoduler og vippeanordning)."*

Som forklaret ovenfor indeholder D20 ingen konstruktions- eller funktionsmæssig beskrivelse af de båndmoduler, der er illustreret på tegningerne. Derudover fremgår det intetsteds, at *"båndmodulerne"* på s. 15, eller *"båndmodulerne med skrå båndløfter"*, vist på s. 18 er tiltænkt eller beregnet til at blive anvendt sammen med det apparat, der er omtalt nederst på s. 6 i D20.

Sammenfattende må vi derfor afvise, at apparatet defineret i brugsmodelelkrav 1 på nogen måde er foregrebet af D20. D20 beskriver således på intet sted et apparat med den kombination af tekniske midler, der er udtrykt i brugsmodelelkrav 1, og som udgør frembringelsen.

## 7.

### De uselvstændige brugsmodelelkrav 2-22

Klageren gennemgår under klagens pkt. 5 ganske kort de uselvstændige brugsmodekrav, bortset fra krav 5, 6 og 11, og postulerer, at disse krav savner enhver frembringelseshøjde.

#### 7.1

For så vidt angår krav 2, 3, 12, 16, 18 og 22 baserer klageren sin påstand på D14-D17 samt D20. Klageren er åbenbart af den opfattelse, at D20 er nyhedsskadelig for disse krav, dvs. at D20 ikke blot udtrykkeligt viser hele apparatet defineret i brugsmodekrav 1, men også de apparatvarianter, der er defineret i de nævnte uselvstændige brugsmodekrav.

Under pkt. 5.6.4.1 ovenfor har vi i detaljer nøje forklaret, hvorfor fagmanden på grundlag af D1 og D14-D17 ikke vil nå frem til frembringelsen ifølge brugsmodekrav 1, og dette må naturligvis også gælde de udførelsesformer, der er beskrevet i de uselvstændige krav.

Ligeledes har vi forklaret, at apparatet defineret i brugsmodekrav 1 er nyt i forhold til ethvert af de apparater, der er beskrevet i D20. Dette må derfor ligeledes gælde de apparatvarianter, der er defineret i de nævnte uselvstændige brugsmodekrav, eller som er nævnt i krav 13, 14, 15, 17, 20 og 21.

Af disse grunde indebærer også de nævnte uselvstændige brugsmodekrav den fornødne frembringelseshøjde.

#### 7.2

Klageren postulerer under pkt. 5.3 i Klagen, at krav 11 angår "foranstaltninger der vil være nærliggende for en fagmand". Dette anser vi for at være et ganske udokumenteret synspunkt; klageren har ikke fremlagt ét eneste dokument, der viser, hvorledes fagmanden skulle blive inspireret til at foreslå den pågældende udførelsesform.

#### 8.

Som det sammenfattende vil forstås, skal vi anmode Ankenævnet om at opretholde dansk brugsmoderegistrering nr. DK 2005 00245 U4 i uændret form..."

"... Patent- og Varemærkestyrelsen afgav ved brev af 30. april 2007 følgende udtalelse til sagen:

"... Styrelsen fastholder sin vurdering og konklusion i denne sag.

For så vidt angår de dokumenter (bilag 1 og 1a-1e), styrelsen allerede har vurderet under sin behandling af udslettelsessagen, har vi ikke yderligere bemærkninger, men henviser til den allerede truffede afgørelse og begrundelsen herfor. Styrelsen fastholder også sin definition af fagmanden.

Styrelsen bemærker, at klager har vedlagt klagen et ganske nyt og omfattende dokumentationsmateriale, som bør vedlægges en ny udslettelsesbegæring snarere end en klage over styrelsens afgørelse.

Vi har gennemset det nye dokumentationsmateriale, og dette giver ikke umiddelbart anledning til en ændret vurdering eller konklusion fra Styrelsen.

Samlet set mener vi, at bilagene

- a) falder enten uden for det tekniske område, som fagmanden må forventes at have kendskab til, eller
- b) ikke kan tillægges nogen bevismæssig værdig af styrelsen som forvaltningsmyndighed, idet de ikke på en objektiv, konstaterbar vis godtgør, at den omtvistede genstand tidligere har været bragt på markedet, eller
- c) ikke har et teknisk indhold, der giver anledning til en ændret konklusion..."

Indklagede RASN A/S ved Zacco Denmark A/S har ikke kommenteret sagen yderligere.

Klager Martin Vestergaard ved Johan Schlüter har ved brev af 15. juni 2007 kommenteret udtalelsen fra Patent- og Varemærkestyrelsen. Klager, er fremkommet med følgende:

"... Kommentarerne tager udgangspunkt i Patent- og Varemærkestyrelsens hørings svar samt Zacco Denmark A/S' processkrift af 15. april 2007. Indklagedes processkrift kommenteres først.

## **1. Frembringelseshøjde**

Besvarelsen af spørgsmålet om frembringelseshøjde forudsætter en klarlæggelse af tre grundlæggende forhold:

- kriterierne for frembringelseshøjde/opfindelseshøjde
- hvilke evner den fagmand, der skal tage stilling til frembringelseshøjden, skal være i besiddelse af på tidspunktet, hvor frembringelsen blev realiseret, og
- hvilken kendt teknik der for fagmanden vil være det naturlige udgangspunkt for arbejdet frem imod frembringelsen.



Det fremgår af brugsmodellovens § 5, stk. 1, at en opfindelse, den såkaldte frembringelse, der ønskes registreret som brugsmodel, skal være ny og tydeligt adskille sig fra, hvad der er kendt før ansøgningens indleveringsdag. Brugsmodellovens definition af kendt teknik svarer nøje til patentlovens.

Kravet til en brugsmodel er dog ikke så højt som til et patent, jf. Mogens Kockvedgaard, "Lærebog i immaterialret", se f.eks. 4. reviderede udgave 1996, side 263, hvor det anføres:

*"Brugsmodelloven stiller på ganske samme måde som patentloven krav om objektiv, global nyhed, se brugsmodellovens § 3. Der stilles også krav om, at frembringelsen tydeligt skal adskille sig fra det kendte, dvs. et krav der efter sin beskaffenhed svarer til patentlovens krav om opfindelseshøjde. Kravet er dog mere beskedent, men som det siges i lovbemærkningerne kræves der en vis afstand til løsninger, der er helt nærliggende for en fagmand."*

Kockvedgaard angiver således, at der skal foreligge opfindelseshøjde, men at kravet til en sådan brugsmodel i forhold til et patent er mere beskedent. Faglitteraturen samt de mangfoldige retskendelser, der er på området, angiver ikke tydeligt, hvad der ligger i, at kravet til frembringelseshøjde for en brugsmodel er mere beskedent end til et patent, men det ligger givet i kravet til frembringelseshøjde, at en brugsmodel skal lægge afstand til løsninger, der er helt nærliggende for en fagmand.

For at kunne vurdere opfindelses- og frembringelseshøjde er en almindelig anerkendt, velunderbygget og meget brugt metode den såkaldte "problem and solution approach", der så objektivt som det er muligt leder frem til konklusion med hensyn til, om den aktuelle opfindelse eller frembringelse besidder den fornødne opfindelses- eller frembringelseshøjde.

Problem and solution approach er grundigt beskrevet i litteraturen, se f.eks. Lise Dybdahl "Europæisk patent", 2. udgave 2004, side 85-87, ligesom "Guidelines for examination of the European Patent Office", kapitel 4, pkt. 9,8 til 9,11 samt tilhørende eksempler diskuterer dette emne grundigt.

Ifølge Lise Dybdahls "Europæisk patent", side 85, indebærer "problem and solution approach" princippet, at:

- 1a) først skal den nærmest kendte teknik fastlægges
- 1b) dernæst skal det tekniske problem, opfindelsen angiver at kunne løse, defineres, og
- 1c) endelig skal der tages stilling til, om opfindelsen, når henses til den nærmest kendte teknik og det tekniske problem var nærliggende for en fagmand.

Metoden har således en række trin, der skal gennemgås for at nå frem til et fornuftigt udgangspunkt for stillingtagen til, om den aktuelle opfindelse eller frembringelse besidder den fornødne frembringelseshøjde.

### **Ad 1a) Den nærmest kendte teknik**

Som udgangspunkt skal den nærmest kendte teknik fastlægges. Der har i den verserende sag været en del diskussion af dette emne, idet indklagede fastholder sin holdning til, at det er D5, der er det naturlige udgangspunkt for en fagmand, hvorimod klager gentagne gange har anført, at D1 er det naturlige udgangspunkt for en fagmand på det angivne tidspunkt.

Spørgsmålet om hvorledes den mest relevante kendte teknik vælges har gentagne gange været indbragt for Board of Appeal ved EPO. Den faste praksis fra Board of Appeal er, at den objektivt nærmest kendte teknik er den teknik, der indeholder det mest lovende springbræt til opfindelsen, som var tilgængeligt for fagmanden på det relevante tidspunkt, samt det dokument der indeholder de fleste fælles relevante tekniske egenskaber, dvs. den teknik der kræver den mindste konstruktive ændring (se s. 121-122, "Case law of the Boards of Appeal of the European Patent Office", 5. udgave 2006).

Før det nærmere vurderes, hvilken kendt teknik der kan benyttes som teknikens standpunkt er det vigtigt at fastlægge, hvilke evner den relevante fagmand på området må antages at være i besiddelse af.

På grund af de mindre krav til adskillelse fra den kendte teknik for brugsmodeller gælder det, at der ved den kendte teknik, skal forstås teknik, der ligger noget tættere på frembringelsen end hvad der kræves for patent. Inddragelse af teknikens stadi i bredere forstand uden for ansøgningens egentlige teknikområde er derfor normalt ikke nødvendigt.

Den relevante fagmand på området har altså kendskab til al kendt teknik på det relevante fagområde, og dette fagområde svarer som minimum til ansøgningens egentlige teknikområde.

Af brugsmodellovens § 37, stk. 1, fremgår i den forbindelse, at brugsmodelregistreringens beskyttelsesomfang bestemmes af brugsmodelkravene. I det aktuelle tilfælde indebærer dette, at det relevante tekniske område omfatter (citat fra den indledende del af brugsmodelkrav nr. 1 i DK 2005 00245):

*"Apparat ved jorden til lastning og losning af fly med et lastrum."*

Det bør bemærkes, at der intetsteds i denne definition af det tekniske område (mod hvilket frembringelsen er rettet) fremgår indikationer på dimensionerne af disse lastrum.

Det følgende skridt i proceduren er herefter at vurdere, hvilken kendt teknik der kan anses for den nærmest kendte teknik.

Som nævnt er praksis fra EPO, at den objektivt nærmest kendte teknik er den teknik som var tilgængelig for fagmanden, og som indeholder det mest lovende springbræt til opfindelsen. Se f.eks. Lise Dybdahl, "Europæisk Patent", 2. udgave, side 86 med henvisning til praksis:

*"Appelkammeret har bestemt, at den objektivt nærmeste kendte teknik er den teknik, der indeholder det mest lovende springbræt til opfindelsen, som var tilgængelig for fagmanden (T 254/86)"*

I brugsmodeleskriftet er, i den indledende del af beskrivelsen angivet fem skrifter, hvoraf to, nemlig US 6006893 samt US 2990938 beskriver kendte apparater, der anvendes til generel stabling af last i et lastrum. Det betyder således, at frembringerens egen opfattelse af fagmandens evner strækker sig til teknologier, der har til formål at håndtere gods i forskellige begrænsede rum så som f.eks. en lastvognstrailer (US 6,006,893 og D5 (se s. 10, l. 14-22, WO 98/54073) eller en togvogn (US 2990938). På denne baggrund og særligt med hensyn til den noget usikre definition i brugsmodelehandbogen, samt andre skrifter, må det være rimeligt at antage, at den relevante fagmand på området i forbindelse med vurderingen af den kendte teknik i forhold til den danske brugsmodele DK 2005 00245 må kunne defineres som:

*en person, der har kendskab til fremstilling og betjening af anlæg/apparater til lastning og losning af gods, herunder bagage, til og fra lastrum med en begrænset størrelse.*

Dette falder endvidere helt i tråd med den meget brede definition af "fly med lastrum", der ifølge bilag 3 tydeligt illustrerer, at fly med lastrum kan have meget varierende størrelse. I den forbindelse henvises endvidere til f.eks. DE 3703969 (bilag 16), hvori opfindelsen vedrører en laste- og læsseanordning for stykgods ind og ud af begrænsede rum så som lagerhaller, containere, togvogne, fly lastrum, skibe og lastbiltrailere.

I D5 nævnt i brugsmodelellens og foretrukket af indklagede som det mest relevante tekniske stade er det ligeledes anført, at opfindelsen ifølge D5 udover at være rettet mod fly med lastrum, er særdeles velegnet ("highly suitable") for læsning og losning af andre lastrum, f.eks. lastrum i lastbiler, se D5, side 10, linie 19-22. Det er således klart, at den fabrikant, der har forestillet sig opfindelsen ifølge DE 3703969 eller D5 har haft teknisk indsigt til at kunne indse, at den tilsvarende opfindelse kan benyttes i andre rum til læsning og losning for en lang række applikationer som nævnt ovenfor.

Af EPO-praksis, se f.eks. Guidelines, Part C, Chapter 4, side 62 under 9.8.1, sidste afsnit, fremgår det, at når man skal vælge den nærmest kendte teknik, bør der lægges vægt på, hvad ansøgeren selv har anført i beskrivelsen og kravene samt kendt teknik.

I den indledende del af brugsmodelellens beskrivelse, se særligt side 1 og 2, er der som allerede nævnt anført fem skrifter, der omfatter den kendte teknik, der ifølge ansøgeren må anses for relevante. Den korte omtale af de enkelte eksempler på kendt teknik fremdrager

ikke det ene skrift frem for det andet, men anfører alene, at frembringelserne i de amerikanske skrifter US 6006893 samt US 2990938 er uegnede til at blive ført ind i et lastrum i et fly fra en position under en vippebar transportør. Det vil således sige, at de to amerikanske konstruktioner ikke vil egne sig til at blive monteret som f.eks. illustreret i brugsmodellens figur 1.

Som det fremgår af analysen nedenfor, er D5 tilsvarende uegnet.

Det hedder endvidere i Guidelines, at den tætteste kendte teknik er det dokument, der omfatter den kombination af egenskaber, der tilsammen vil udgøre det mest fordelagtige begyndelsespunkt for en åbenlys videreudvikling, der vil føre frem til opfindelsen. Der bør ligeledes lægges vægt på, at den kendte teknik vedrører et tilsvarende teknisk område og er udviklet for et tilsvarende formål. Praksis på området har endvidere forfinet dette således, at den mest relevante kendte teknik i praksis generelt vil være det skrift, der beskriver et apparat til et tilsvarende formål, og hvilket apparat fordrer den mindste konstruktive og funktionelle ændring for at kunne føre frem til opfindelsen, se T606/89, side 121-122 i "Case law of the Boards of Appeal of the European Patent Office", 5. udgave 2006.

I klageskriftets pkt. 1.12 stilles det spørgsmål, om D1 og D5 vedrører problemstillinger, der kan sammenstilles med den problemstilling, der er anført i den indledende del af beskrivelsen i brugsmodellen. Konklusionen blev her, at såvel D1 som D5 vedrører den problemstilling, der er anført i selve brugsmodellen på side 2, linje 15-19, nemlig at *"formålet med frembringelsen er at tilvejebringe et apparat, som er forholdsvis enkel af opbygning, og som åbner mulighed for en forholdsvis let indføring i og fjernelse af stykgods fra et flys lastrum og samtidig sikrer let og kontinuerlig bevægelse af bagagen."* Det skal i den forbindelse bemærkes, at brugsmodellen i sin problemformulering ikke nævner de problemer, der opstår i forbindelse med uheldig belastning af læsse-/losse personale i forbindelse med håndtering af bagagen, men alene at problemformuleringen vedrører muligheden for forholdsvis let indføring i og fjernelse af stykgods fra et flys lastrum.

Selv hvis det forudsættes, at frembringelsen har til formål at lette belastningerne på lastarbejderne, (dvs. at et problem objektivt kunne formuleres i den forbindelse) er det evident, særligt med henvisning til D1, side 1, linje 18-32, at D1 er rettet imod en tilsvarende problematik, se ligeledes klageskriftets punkt 2.3 (side 10).

Der står således tilbage at vurdere, hvilke af skrifterne om den kendte teknik der ville have været det mest lovende springbræt til frembringelsen, som var tilgængeligt for fagmanden. EPO's Board of Appeal har i en lang række kendelser beskæftiget sig med dette emne. Der henvises særligt til case law of the European Boards of Appeal of the European Patent Office, 5. udgave 2006, side 123-124, med udførlig gennemgang samt henvisning til relevante kendelser. Specielt skal opmærksomheden henledes på T870/96, hvori Board of Appeal fandt, at den kendte teknik, der kan anses for at være det mest lovende springbræt, er den, som fagmanden realistisk ville have valgt under de forudsætninger, der var til stede på tidspunktet for fremkomsten af frembringelsen.

I denne forbindelse henledes ankenævnets opmærksomhed på klageskriftet, side 11, pkt. 2.6. Heraf fremgår, at Flexbåndet udviklet af Per Voldby blev udførligt gennemtestet og drøftet i diverse udvalg, ligesom der i perioden fra 1993 og fremefter har været anvendt to stk. flexbånd i Københavns Lufthavn til lastning og losning af fly. Det omtalte flexbånd svarer meget nøje til den opfindelse, der er patenteret i D1 (DK170863). Da disse bånd således fysisk har været i drift i lufthavnen på samme tidspunkt som opfinderen (frembringeren) og ansøgeren til brugsmodellen DK 2005 00245 U4 beskæftigede sig med udviklingen af frembringelsen (i den samme personkreds med det samme input ud fra de samme påbud fra Arbejdstilsynet) er det entydigt, at fagmanden, der til en vis grad kan sidestilles med opfinderen, helt realistisk har haft adgang til den teknologi, der var omfattet af flexbåndet, som således vil have udgjort det mest lovende springbræt til frembringelsen. Dette underbygges endvidere af, at frembringelsen som allerede redegjort for i klageskriftet side 17, 18 og 19 har en lang række fællestræk med D1, og således adskiller frembringelsen sig alene ved, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældning af transportørbanen.

En tilsvarende analyse hvori D5 inddrages vil fremvise følgende, nemlig:

Brugsmodellen	D1 (DK170863)	D5 (WO 98/54073)
<p><i>Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med lastrum (52), hvilket apparat omfatter:</i></p>	<p>se s. 9, linie 5-7</p> <p>5 Fig. 5 viser et eksempel på, hvorledes transportøren ifølge opfindelsen kan anvendes til lastning af et flys lastrum.</p> <p>Uden for døråbningen 52 befinder der sig en båndtransportør 53 af i og for sig kendt art, hvormed pakker, kasser, kufferter, m.v. transporteres opad i den ved pilen 54 viste retning.</p> <p>se side 9, linie 10-13</p> <p>På gulvet 6 i lastrummet 40 har man lagt transportøren ifølge opfindelsen. Den er her i fig. 5 for overskueligheds skyld vist ganske skematisk som en række "sammenkædede cirkler", der skal forestille de individuelle rulle/aksel-enheder og kæden. Fra døråbningen 52 strækker transportøren ifølge opfindelsen sig over f. eks. en valse 58 ved spidsen 55 af båndtransportøren 53's stativ 56 og nedad under båndtransportøren 53. Pilen 57 antyder den retning, hvori transportøren ifølge opfindelsen skal trækkes ud af lastrummet, efterhånden som det fyldes med bagager, og helt ud af lastrummet, når arbejdet er færdigt. Når transportøren ifølge opfindelsen skal føres ind i lastrummet 40, udøves der på kæden en skubbekraft modsat pilen 57's retning.</p> <p>se side 9, linie 14-28</p>	<p>Se f.eks. fig 4, samt side 7, linie 14-15</p> <p>Se side 7, l. 20 – 24</p> <p>En tilsvarende egenskab er ikke angivet i skriftet.</p> <p>I D5 er der ét langt transportbånd (5) der via en stramme-anordning (7,8) på vognen (6) samt ekstra transportbånd længde 11 muliggør indskydning i lastrummet, se s. 7, l. 20-34.</p>

Den beskrevne udførelsesform har to yderste, nedre bæreruller 30, 31. Den tilnærmelsesvis centrale kæde og sådanne to ydre bæreruller vil normalt være tilstrækkelige, men for tungt stykgods kan det være hensigtsmæssigt at have yderligere nedre bæreruller i hver side af kæden og mellem denne kæde og de yderste bæreruller 30, 31.

se side 7, linie 30 – side 8, linie 2

For at transportøren kan være "kurvegående" og da transportøren iøvrigt - som det skal forklares nærmere senere - også skal kunne placeres på et underlag, der ikke nødvendigvis er plant, må der anvendes en såkaldt "kurvegående" kæde eller en kardankæde, dvs. en kæde, der har to frihedsgrader, dvs. som kan bøjes både i kurvens retning og op/ned i forhold til vandret.

se side 6, linie 5 – 11

Termen "transportørenhed" er ikke umiddelbar til at udlede. De teleskopiske dele er understøttet af hjul, se fig 6.

Der er her tale om en sammenhængende transportør. Transportøren er gjort drejelig omkring en vertikal akse (11) ved hjælp af et svivel led (10), se side 7, l. 35 – s. 8, l. 11. De enkelte teleskopiske dele (2a, 2b, 2c, 2d) kan ikke drejes relativt til hinanden.

Båndet (5) og forbindelsesbåndet (2a) aktiveres synkront, se side 8, l. 33-34

Den foregående beskrivelse går ud fra, at samtlige bagagebærende ruller 21, 22, 23, osv. er frit drejende ruller. Transportøren kan imidlertid også udformes således, at der i hvert fald er et antal drevne ruller eksempelvis på hver anden eller hver tredje rulle/aksel-enhed. Til dette formål kan sådanne "rulledrivende" enheder udformes med drivmidler af i og for sig kendt art. En anden mulighed er som "drivkæde" at anvende et plastrør, der er tilstrækkelig stift i sin længderetning til at enhederne kan skubbes frem eller trækkes tilbage, men dog tilstrækkelig sidebøjeligt til, at enhederne kan lægges i en kurve og/eller følge et formvarierbart underlag, som vist ved overgangen fra lastrummets gulv 6 til båndtransportørstativet 56 i fig. 5. I så fald kan det indre af røret benyttes til anbringelse af el-ledninger til de drivende rulle/aksel-enheders motorer eller af drivwirer, hvormed passende enheders ruller kan drives. På dette rør kan der monteres i hovedsagen U-

se side 9, linie 32 – side 10, linie 14.

Ved besigtigelsen i Københavns Lufthavn 15/8-2006 under overværelse af repræsentanter fra SAS, Novia og RASN kunne det konstateres at samtlige ruller var el-drevne (se fotos i bilag VI, samt vedlagte DVD)



Frembringelsen adskiller sig alene fra D1 derved, at:

*den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.*

Ved den ovenfor anførte sammenligning mellem Frembringelsen og D5 kan der konstateres følgende forskelle:

a) - en anden transportør (8), hvilken anden transportør (8) har en første ende og en anden ende og i det væsentlige er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (7) og ind i lastrummet (52), hvilken anden transportør (8) omfatter en række transportørenheder (30; 31, 70, 90), hvoraf en forreste transportørenhed (31, 90) er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde.

b) - at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer (38, 81, 82), som tillader sidelæns, gensidig drejebævegelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) omkring en i det væsentlige vandret akse (84).

#### **Ad a)**

Ifølge D5 er det én lang transportør enhed med ét bånd (5) der strækker sig fra vognen (6) på jorden og ind i lastrummet. Drejning af det sammenhængende bånd tilvebringes ved hjælp af et drejeled (10). Båndet (5) kan gøres kortere eller længere ved hjælp af et stramme arrangement (7,8) samt en overskydende båndlængde (11). Der er således ikke tale om "en anden transportør" der er delvist udskydelig, idet transportøren ifølge D5 er en enhed med et bånd der er delvist "udskydeligt" (kan forlænges fra et lager under transportøren).

Den anden transportørenhed skal ifølge brugsmodekravets betingelser indeholde en række transportørenheder. I D5 er den egenskab der kommer tættest på, de teleskopisk udskydelige elementer 2b og 2c. Disse kan dog på ingen måde sammenlignes med transportør enheder i brugsmodekravets forstand, idet brugsmodekravet forudsætter at "hver transportørenhed har en respektiv aktiverbar transportørbane", hvilket ikke er vist eller anskueliggjort i D5, hvor teleskop elementerne 2b, 2c alene tjener som understøtning i tilfælde hvor det ønskes at gøre transportøren længere. Elementet 2a derimod besidder en separat transportørbane, hvilken dog er beskrevet til at køre synkront med transportbåndet 5 (se D5, s. 8, l. 33-34), og derfor ikke kan antages at have en respektiv aktiverbar transportørbane.

#### **Ad b)**

D5 angiver kun en mulighed for at dreje båndet, og det er ved hjælp af svivel arrangementet 10. Af diskussionen ovenfor er det endvidere klart, at det er tvivlsomt, om D5 overhovedet indeholder elementer, der kan betegnes som transportørenheder. Såfremt det antages at båndet 5 er en transportørenhed og forbindelsestransportør

2a antages at være en anden transportørenhed, er det helt klart, at disse ikke er *"forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer, som tillader sidelæns, gensidig drejebævegelse af transportørenhederne, indbyrdes"*. Af fig. 6 fremgår det alene, at de kan dreje i forhold til hinanden omkring en vandret akse.

I D5 forudsættes det, at den forreste forbindelsestransportør 2a forbindes med det tværstillede hæve/sænkebord 3. Det er derfor ikke muligt at sidestille transportøren 2a med at *"den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen"*, idet der med *"den forreste transportørenhed"* skal forstås den del af apparatet der afleverer/modtager godset til/fra oplagring.

I modsætning hertil var D1 særdeles velkendt for frembringeren før indlevering af brugsmodellens prioritetsansøgning. Der er et ganske betydeligt teknisk sammenfald med den frembringelse, der er offentliggjort i brugsmodellen, der således utvivlsomt må betragtes som det mest realistiske springbræt frem mod frembringelsen. D1 er således at betragte som det mest relevante udgangspunkt i den kendte teknik for vurdering af frembringelseshøjden.

Med udgangspunkt i D1 og den analyse, der er anført i klageskriftets side 17-18, er den eneste forskel mellem D1 og frembringelsen, at *"den forreste transportørenhed (31,90) omfatter midler til at variere hældning af transportørbanen"*.

#### **Ad 1b) det objektive tekniske problem**

I forbindelse med gennemgangen af "problem and solution approach" skal der også tages stilling til formuleringen af det tekniske problem, der skal løses.

Indklagede har i svar på udslettelsesbegæringen samt sit processkrift i ankesagen anført, at problemet ikke skal ses, som det problem, der umiddelbart kan udledes af formålet med frembringelsen (se brugsmodellen side 2, l. 15-19) nemlig at tilvejebringe et apparat, som er forholdsvis enkelt af opbygning, og som åbner mulighed for en forholdsvis let indføring i og fjernelse af stykgods fra et flys lastrum og samtidig sikrer let og kontinuerlig bevægelse af bagagen.

Ifølge indklagede er problemet under udslettelsessagen blevet ændret til et ønske om at forhindre lastarbejdernes rygskader, specielt i snævre og trange fly-lastrum.

Der er dog ikke basis for en sådan indsnævring, som allerede anført ovenfor.

Det objektive problem må derimod realistisk defineres som et ønske om, at aflaste lastarbejderne i forbindelse med håndtering af gods (bagage) i lastrum, når godset (bagagen) enten skal stables eller nedtages fra stablen og placeres på transportbåndet.

Indklagede har gentagne gange anført at der skal lægges vægt på at der er tale om "snævre" lastrum. Der er dog intet i kravene, den kendte teknik eller fagmandens generelle viden, som diskuteret ovenfor, der giver belæg for en sådan fortolkning.

Det objektive problem svarer derimod meget entydigt til det påbud, som Arbejdstilsynet sendte i udkast dateret den 28. september 1999 og angivet i klageskriftet øverst side 20.

Det medfører således, at fagmanden skal søge en løsning på dette problem blandt de kendte skrifter, publikationer samt apparater, der var offentligt og almindeligt tilgængelige før prioritetsdatoen den 11. januar 2000 indenfor det relevante tekniske område.

### **Sammenfatning af pkt. 1a og 1b**

Ud fra fremstillingen ovenfor af den tilgængelige kendte teknik er det efter klagers opfattelse D1 – DK 170863, der repræsenterer den relevante teknik fordi:

- teknologien var i brug i Københavns lufthavn, og var flittigt benyttet og drøftet af ansøger før prioritetsansøgningen
- den repræsenterer det mest lovende springbræt, idet båndet var egnet til og brugt i flys lastrum, og endda i den type fly med trange lastrum som indklagede påstår, er specielle i forhold til brugsbeskyttelsen
- kræver et minimum af konstruktiv omforandring
- har de fleste tekniske egenskaber til fælles med frembringelsen.

Frembringelsen adskiller sig, som allerede anført ovenfor fra D1 alene ved at *"den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen."*

### **Ad 1c) var løsningen på det tekniske problem nærliggende for en fagmand**

Det objektive tekniske problem kan som nævnt defineres som et ønske om at aflaste lastarbejderne i forbindelse med håndtering af gods, herunder bagage i lastrum, når godset (bagagen) enten skal stables eller nedtages fra stablen og placeres på transportbåndet.

Fagmanden vil vende sig til den øvrige kendte teknik for at søge en realistisk løsning på dette problem.

I udslettelsesbegæringen, samt klageskriftet, har klager angivet en lang række skrifter der skal tages i betragtning.

Enkelte af disse vil blive behandlet nedenfor, dog uden at dette er en indikation på, at de ikke nævnte er mindre relevante.

- a) Bilag 17
- b) Bilag 16
- b) Bilag 16a (US 4,281,955)

- b) US 6,006,893
- c) Bilag 8, 9 og 15
- d) Bilag 1e (D4 – US 2,990,938)

#### **Ad a)**

Forprojektet (bilag 17) offentliggjort i forbindelse med diverse udvalgsarbejder analyserer og beskriver de forskellige arbejdsgange i forbindelse med lastning og losning af fly. Af forprojektets side 17 og 18 er anvist forskellige muligheder for afhjælpning af pakning/stuver. Specielt på side 18 øverst er vist en løsning hvor et antal led-forbundne transportør enheder er koblet til et ende-element betegnet "skrå båndløfter", der tydeligvis kan manipuleres op og ned samt fra side til side (se store pile).

Fagmanden vil umiddelbart genkende de separate led-forbundne transportøreneheder som værende tilsvarende de enheder der er illustreret og beskrevet i D1 uden nogen form for innovativ proces. Dette skal navnlig ses i lyset af forprojektets formål. I forprojektets s. 3 (bilag 17) er således anført, at "SAS og CAS er af Arbejdstilsynet blevet pålagt, at udvikle tekniske hjælpemidler til lastning og losning af fly, der aflaster og nedsætter skader og nedslidning af laste-/losse personalet".

Frembringelsen kan derfor ikke bero på nogen form for frembringeshøjde, idet kombinationen af D1 med bilag 17 må anses for at være en helt åbenbar løsning.

#### **Ad b)**

I indledningen til det amerikanske patentskrift US 6,006,893 anføres, kolonne 1, linie 13 til 21:

*"The loading and unloading of packages from truck trailers or the like is typically a physically challenging task. Given the often heavy weight of the packages loaded or unloaded, the cramped working area, and the repetitive lifting of these packages, the task may lead to injuries. With the high cost of labour and workers compensation insurance, it is highly desirable to provide a machine which reduces both the potential of injuries to workers and the physical labor required to be exerted by the workers."*

Det er således et problem som svarer til problemet der søges løst i brugsmodellen, der behandles i US 6,006,893. Skriftet anfører endvidere (se teksten ovenfor), at der i lastbiler er tale om snævre (cramped) arbejdsrum.

Fra kolonne 6, l. 27 – kolonne 7, l. 16 belæres fagmanden om de forskellige manipulationsmuligheder af den yderste vippebare del af transportøren 32. Endvidere er selve konstruktionen, herunder forbindelsen mellem transportøren 32 og den bagved liggende transportør nøje beskrevet, således at principperne i sammenbygningen, herunder også sammenbygning med et apparat ifølge D1, for fagmanden vil være en opgave uden behov for nogen innovativ aktivitet. Tværtimod vil det ligge indenfor fagmandens almene kunnen.

En tilsvarende problematik er berørt i bilag 16a – se kolonne 4, linie 3 – 16. Her anvises en løsning, bestående af en vippebar (og drejebar) front transportør, der kan bringes i en position svarende til den position hvori det ønskes at læsse/losse godset inden i lastrummet. Front transportøren er tilvejebragt for at aflaste lastarbejderne og forhindre arbejdsskader.

Endvidere er en tilsvarende problemstilling anført i bilag 16 (DE 3703969), se kolonne 3, linie 19 – 39, hvor den dertil hørende løsning er en forreste transportør, der kan indstilles i højden således, at læsse/losse niveauet for transportøren bringes i samme højde som godset, der skal losses, eller stedet hvor godset skal læsses. Skriftet vedrører endvidere forskellige typer lastrum, herunder lastbiler, skibe, togvogne og fly.

Frembringelsen kan således ikke bero på nogen form for frembringelseshøjde, idet kombinationen af D1 med US 6,006,893 eller US 4,281,955 eller DE 3703969 må anses for at være en helt åbenbar løsning på et helt analogt problem.

### **Ad c)**

En argumentation helt analog til den ovenfor anførte med hensyn til b), vil bringe fagmanden til samme resultat, med udgangspunkt i D1 og det objektive problem.

### **Ad d)**

Fra US 2,990,938 vil fagmanden genkende et anlæg til læsning eller losning af gods, specielt sække. Godset føres ind i lastrummet, for eksempel en togvogn, lastbil eller andet lastrum (se kolonne 1, l. 28-29) via et fleksibelt transportbånd. Forrest på båndet er monteret en artikuleret transportør der via elektriske kontakter kan manipuleres op/ned og til siderne, således at godset kan placeres direkte fra transportøren i den ønskede position i stablen. Fagmanden vil genkende den artikulerede manipulerbare transportør som et virkemiddel, der uden fysisk aktivitet, bortset fra aktivering af forskellige kontakter, kan placere godset i den ønskede position.

Den forreste transportør er ydermere udformet som et separat element, hvilket for fagmanden muliggør en umiddelbar sammenkobling med transportøren kendt fra D1, uden nogen form for frembringelsesaktivitet.

Midlerne er umiddelbart tilvejebragt for analoge formål, involverer ikke specielle teknikker eller andet der ikke gør fagmanden i stand til at genkende de umiddelbare fordele sammenkoblingen mellem transportøren ifølge D1 og vippeanordningen ifølge US 2,990,938 vil kunne medføre.

Frembringelsen kan således ikke bero på nogen form for frembringelseshøjde, idet kombinationen af D1 med US 2,990,938 må anses for at være en helt åbenbar løsning på et helt analogt problem.

## **2. Nyhedskravet**

Som anført i klageskriftet er brugsmodellen et resultat af arbejdet i arbejdsgruppen bestående af repræsentanter for Copenhagen Air Service (CAS), fagforeningen SiD, SAS samt CPHID (CPH industrielt design) (bilag 17).

Indklagede har ikke har bestridt, at det netop var arbejdet i arbejdsgruppen som i sidste instans mundede ud i brugsmodellen. Indklagedes tavshed herom i svarskriftet må ses som udtryk for, at indklagede er enig heri. Indklagede har således direkte oplyst (svarskriftet s. 8, pkt. 5.4.2.6), at ”SAS fortsatte projektet alene”.

Forholdet er efter klagers opfattelse helt oplagt og understøttes også af det naturlige faktum, at det var CPHID (ved Lars Thøgersen) som præsenterede de tekniske løsninger som blev forelagt i arbejdsgruppen, og som senere er anført som opfinder af brugsmodellen.

Det afgørende er herefter alene, hvorvidt materiale om brugsmodellen har været offentligt tilgængeligt forud for brugsmodellens indgivelse. Som anført i klageskriftet er det helt oplagt, at dette har været tilfældet.

På baggrund af indklagedes bemærkninger i svarskriftet skal forholdet dog uddybes i det følgende.

Som anført i klageskriftet blev forprojektet (bilag 17) forevist for og udleveret til arbejdsgruppen den 1. oktober 1997 (bilag 18) uden nogen form for betingelser, klausuler o.lign. Klager har allerede anført, at Carsten Johansen, (dengang CAS) vil bekræfte dette på forespørgsel.

Den ene (CAS) af de i alt fire repræsentanter anså sig altså ikke underlagt nogen form hemmeligholdelsesforpligtelse (bilag 19).

Herudover har klager efterfølgende været i kontakt med Niels-Erik Danielsen, som på daværende tidspunkt repræsenterede SiD i arbejdsgruppen. Niels-Erik Danielsen har bekræftet, at forprojektet ikke blev præsenteret for arbejdsgruppen med nogen form for hemmeligholdelsesforpligtelse – hverken skriftligt eller mundtligt. Niels-Erik Danielsen følte sig derfor heller ikke bundet af nogen form for hemmeligholdelse.

Dette skal også ses i lyset af, at forprojektet var udtryk for de indledende overvejelser omkring hvilken teknisk løsning der skulle arbejdes videre med. Forprojektet angiver flere forskellige mulige løsningsmodeller. Af disse udgør den endelige brugsmodel et af de angivne løsningsforslag. På daværende tidspunkt havde Lars Thøgersen åbenbart ikke gjort sig tanker om hemmeligholdelse. En risiko der falder tilbage på indklagede.

To af organisationerne i arbejdsgruppen følte sig altså ikke bundet af en hemmeligholdelsesforpligtelse. Det er således ikke korrekt – som påstået af indklagede – at Lars Thøgersen angiveligt skulle have understreget, at der gjaldt fortrolighed omkring projektet, og at parterne havde været enige herom. Lars Thøgersens erindring herom er – på samme vis som erindringen om, at det kun var SAS og ham selv som havde en kopi af forprojektet, jf. nedenfor – ikke i overensstemmelse med det faktisk passerede.

Klager har gennemgået mødereferaterne fra møderne i arbejdsgruppen, og det fremgår intetsteds, at Lars Thøgersen skulle have anført, at projektet skulle hemmeligholdes.

Det er korrekt – som anført af indklagede og i øvrigt også i klageskriftet – at indklagede år efter forprojektets offentliggørelse fremsendte en hemmeligholdelseserklæring. Dette har tydeligvis været en efterrationalisering fra indklagedes side i et forsøg på at hemmeligholde materialet. Her må det blot konstateres, at hemmeligholdelsesforsøget selvfølgelig ikke er muligt, da hemmeligholdelsesforpligtelsen skal foreligge før og ikke efter offentliggørelsen af det nyhedsskadelige materiale. Det viser i øvrigt klart, at der selvfølgelig ikke har været en stiltiende aftale om hemmeligholdelse. Havde dette været tilfældet havde det ikke været nødvendigt at forsøge at få repræsentanterne til at underskrive en hemmeligholdelseserklæring år senere.

Ex tuto er det i øvrigt værd at notere, at indklagede som bilag D30 har fremlagt en ikke-underskrevet hemmeligholdelseserklæring. Dette understøtter selvsagt ikke, at der skulle være indgået en hemmeligholdelsesaftale.

Indklagedes påstand om, at der skulle være indgået en stiltiende hemmeligholdelsesaftale på mødet den 1. oktober 1997, er således i direkte modstrid med udsagn fra to repræsentanter fra arbejdsgruppen, som ikke har anset sig bundet heraf.

Det er i øvrigt indklagedes bevisbyrde, at materialet har været hemmeligholdt, og denne bevisbyrde er selvsagt ikke løftet.

Det understreges, at det er fast praksis fra the Boards of Appeal of the European Patent Office (se T165/96), at information betragtes som offentlig tilgængelig når personer i teorien kunne være kommet i besiddelse af informationen. Herudover følger det af T011/99, at selvom der kun er tale om, at én person kunne få kendskab til informationen og denne person ikke er underlagt nogen form for restriktioner, så er informationen derved blevet offentliggjort.

Klager har i øvrigt bemærket, at indklagede i svarskriftet har påstået, at det kun var Lars Thøgersen og SAS som skulle have fået udleveret en kopi af forprojektet, og at indklagede derfor undrer sig over, hvordan klager er kommet i besiddelse af sit eksemplar.

Hertil bemærkes det, at det selvfølgelig har formodningen imod sig, at hverken SID eller CAS skulle have modtaget en kopi af forprojektet, da begge organisationer var med til at finansiere det materiale (forprojektet) som Lars Thøgersen præsenterede på mødet den 1. oktober 1997.

Rent faktisk har klager også modtaget det fremlagte eksemplar fra Niels Erik Danielson (tidligere SID) som har bekræftet, at man selvfølgelig fik udleveret et eksemplar på mødet. Dette kan endvidere dokumenteres skriftligt (se nedenfor). Niels-Erik Danielsen har i øvrigt oplyst, at projektet har været drøftet i SID, herunder med sikkerhedsrepræsentanter.

Som tidligere anført havde SID – ligesom de øvrige repræsentanter i arbejdsgruppen – fået udleveret et eksemplar af forprojektet. Som dokumentation herfor fremlægges som **bilag 21** kopi af det materiale som SID fremsendte til Arbejdstilsynet (materialet er identisk med bilag 17 på nær en håndskreven note). Der henvises her til den håndskrevne note på forsiden af forprojektet:

*"Kære Lise*

*Husk det er et forprojekt.*

*Udvikling af en prototype ca. 4-6 år.*

*MVH*

*Niels Erik Danielsen"*  
(bilag 21)

Som det fremgår, er noten underskrevet af SID's repræsentant i arbejdsgruppen, Niels-Erik Danielsen.

Materialet er selvfølgelig blevet sendt til Arbejdstilsynet som led i Arbejdstilsynets interesse for området, og det forhold, at Arbejdstilsynet havde pålagt SAS og CAS at udvikle tekniske hjælpemidler (til lastning og losning af fly), der aflastede og nedsatte skader og nedslidning af laste- og lossepersonale (bilag 17, s. 3).

Klager er bekendt med, at Arbejdstilsynet har været i besiddelse af dette materiale, idet der har været givet aktindsigt i materialet. Som dokumentation herfor fremlægges Arbejdstilsynets afgørelse af 26. januar 2007, hvor begæring om aktindsigt imødekommes (**bilag 22**).

Materialet har altså også været offentligt tilgængeligt via reglerne i offentlighedsloven om aktindsigt. I den forbindelse understreges det, at Niels-Erik Danielsen har bekræftet, at forprojektet blev sendt til Arbejdstilsynet kort tid efter mødet den 1. oktober 1997 og altså lang tid før brugsmodellens indgivelse.

Arbejdstilsynet har meddelt, at forprojektet er modtaget af Arbejdstilsynet fra SID den 8. november 1997.

I relation til aktindsigtsspørgsmålet er det afgørende ikke om offentligheden rent faktisk har søgt aktindsigt i forprojektet, men alene at offentligheden har haft muligheden herfor. Der henvises til EPO Boards of Appeals afgørelse af 10. november 1998 i sagen T 0381/87:

*"It is not necessary as a matter of law that any members of the public would have been aware that the document was available upon request on that day, whether by means of an index in the Library or otherwise. It is sufficient that the document was in fact available to the public on that day, whether or not any member of the public actually knew it was available, and whether or not any member of the public actually asked to see it."*



Som anført i klageskriftet er det helt åbenlyst, at forprojektet viser det samme transportbånd, som er omfattet af brugsmodellen (både for så vidt angår båndmoduler og vippeanordning). Det er som nævnt heller ikke bestridt, at arbejdet i forprojektet resulterede i netop brugsmodellen.

For så vidt angår ligheden mellem forprojektet og brugsmodellen henvises der i det hele til gennemgangen i klageskriftet. Dog kan det yderligere illustreres ved en grafisk sammenligning mellem forprojektet og brugsmodellen (**bilag 23**).

For så vidt angår den grafiske fremstilling af transportøren i forprojektet s. 18 understreges det, at det er tilstrækkeligt, at fagmanden vil kunne have udøvet brugsmodellen (og uddraget den tekniske lære heraf) på baggrund af tegningen. Der henvises her til Lise Dybdahl, "Europæisk Patent" (2. udgave) s. 70 med henvisning til T 204/83 i EPO OJ 1985.310:

*"Hvis et kendetegn kun er vist på en tegning, udgør det dog en del af den kendte teknik, hvis fagmanden inden for det pågældende tekniske område derved er blevet i stand til også uden beskrivelse at udøve opfindelsen eller uddrage en teknisk lære af den".*

I dette tilfælde er brugsmodellens egenskaber tydeligt angivet på den pågældende tegning. Dette gælder både de karakteristiske båndmoduler og vippeanordning (hvis vippeegenskaber endda er angivet med pile på tegningen).

Eftersom brugsmodellen ikke opfylder nyhedskravet, er brugsmodellen allerede af denne årsag ikke gyldig.

### **3. Patent- og Varemærkestyrelsens hørings svar**

Patent- og Varemærkestyrelsen er fremkommet med et særdeles kort hørings svar. Styrelsens svar indeholder ikke nogen argumentation i relation til de dokumenter, som allerede har været forelagt for styrelsen. Her fastholder styrelsen blot sin afgørelse.

I den forbindelse er det specielt beklageligt, at styrelsen ikke anfører deres vurderinger i forbindelse med de evner en fagmand bør tillægges på det pågældende fagområde. Endvidere er det ikke anført med hvilken begrundelse styrelsen anser brugsmodelkravet rettet mod "fly med lastrum" til implicit at skulle fortolkes meget snævert som anført af indklagede, nemlig til fly med snævre og trange lastrum.

Under alle omstændigheder burde styrelsen have fremført en argumentation for, hvorledes den kommer frem til at D5 nærmere repræsenterer teknikens stade frem for D1. Dette skal specielt ses i lyset af almindelig praksis på området om at såfremt to eller flere dokumenter tilsyneladende er lige relevante, bør problem-solution approach påbegyndes med udgangspunkt i hvert af de relevante dokumenter. Der hvor analysen medfører et resultat der kommer tættest på opfindelsen, antages det, at dette dokument skal betragtes som repræsenterende den tætteste kendte teknik. Af den analyse der er anført ovenfor må det stå klart, at det rettelig burde have været

D1 der skulle have dannet udgangspunkt for styrelsens bedømmelse af frembringelses-højden.

For så vidt angår det nye dokumentationsmateriale, herunder materialet omkring forprojektet, bemærker styrelsen indledningsvist, at dette burde være vedlagt en ny udslettelsesbegæring og ikke indgå som en del af ankesagen.

Hertil må klager bemærke, at den uretmæssigt udstedte brugsmode har medført et omfattende tab for klager. Indklagede har således kontaktet flere af klagers kunder og – på baggrund af brugsmode-llen – påstået at klager krænker indklagedes rettigheder. Dette har medført, at flere af disse kunder har afbestilt ordrer og – i visse tilfælde – har placeret ordrerne hos indklagede. Der vil blive gjort et erstatningskrav gældende overfor indklagede senere. Det understreger imidlertid vigtigheden af, at der hurtigst muligt træffes en afgørelse om ugyldigheden af brugsmode-llen. Klager kan derfor ikke afvente, at styrelsen skal tage stilling til endnu en udslettelsesbegæring.

Hertil kommer, at styrelsen allerede har taget stilling til det nye dokumentationsmateriale i høringssvaret, ligesom indklagede selvsagt har været bekendt med det nye dokumentationsmateriale.

Styrelsen har vurderet, at det nye dokumentationsmateriale ikke giver anledning til en ændret vurdering af sagen. Styrelsens argumentation vedrørende dette spørgsmål er efter klagers opfattelse dybt kritisabel. Styrelsens argumentation er således kun på 6 linier og det er ikke muligt at udlede, hvilke forhold styrelsen har lagt vægt på. Styrelsen har således opstillet 3 mulige konklusioner på, hvorfor materialet ikke giver anledning til en ændret afgørelse, men det fremgår ikke hvad styrelsen har lagt vægt på eller hvilken af de 3 konklusioner, som styrelsen støtter sin afgørelse på. Konklusionen er således efter sin ordlyd en "enten eller" konklusion, og klager er mindst talt overrasket over den manglende argumentation fra styrelsens side. Den samlede konklusion fra styrelsen er således:

*"Samlet set mener vi, at bilagene*

- a) falder enten uden for det tekniske område, som fagmanden må forventes at have kendskab til, eller*
- b) ikke kan tillægges nogen bevismæssig værdig af styrelsen som forvaltningsmyndighed, idet de ikke på en objektiv, konstaterbar vis godtgør, at den omtvistede genstand tidligere har været bragt på markedet, eller*
- c) ikke har et teknisk indhold, der giver anledning til en ændret konklusion."*

Klager skal i det hele henholde sig til de fremførte argumenter i klageskriftet og nærværende processkrift. For så vidt angår forprojektet bemærkes det særligt, at der sammen med nærværende processkrift er fremlagt endnu mere dokumentation for det nyhedsskadelige materiale (bilag 21-22).

Herudover vil klager under den mundtlige forhandling anmode nævnet om, at der afgives forklaring fra:

1. Niels-Erik Danielsen (tidligere SID)
2. Klaus Glendorf (SAS)
3. Carsten Johansson (SAS)

Disse forklaringer vil yderligere dokumentere, at forprojektet var offentligt tilgængeligt før indgivelse af brugsmødelens indgivelse.

## ANBRINGENDER

Klager henviser i det hele til de anbringender der har været fremsat i klageskriftet. I relation til nyhedskravet gøres dog følgende yderligere anbringender gældende:

- at** forprojektet har været i Arbejdstilsynets besiddelse siden den 8. november 1997,
- at** det har været muligt at få meddelt aktindsigt i forprojektet siden dette tidspunkt, og at materialet rent faktisk har været undergivet aktindsigtsbegæring,
- at** forprojektet dermed også af denne grund har været offentligt tilgængeligt forud for brugsmødelens indgivelse..."

Telefonnotat af 3. juli 2007 mellem Ankenævnet for Patenter og Varemærker og indklagedes fuldmægtig advokat Mikkel Wittrup, Plesner Svane Grønborg Advokatfirma lød som følger:

"...

Indklagedes fuldmægtig Advokat Mikkel Wittrup har ringet, vedrørende klagers svar på Patent- og Varemærkestyrelsen udtalelse i sagen. Indklagede gør opmærksom på, at svaret ikke alene vedrører kommentarer til Patent- og Varemærkestyrelsen udtalelse til sagen, men også indeholder nye oplysninger incl. nye bilag samt forhold sig til indklagedes svar på Patent- og Varemærkestyrelsens udtalelse. Indklagede gør opmærksom på, at det ikke kan være rimeligt, at dette indgår i sagen, når der ikke er flere muligheder for at kommenterer sagen.

Hertil blev indklagede gjort opmærksom på, at der på dette tidspunkt i sagen ikke længere er mulighed for at komme med nye oplysninger til sagen, og at det heller ikke er meningen, at man skal kommentere på modpartens svar på Patent- og Varemærkestyrelsen udtalelse på sagen. Begge sagens parter har samme frist til at komme med kommentarer til Patent- og Varemærkestyrelsens udtalelse i sagen. De ankenævnsmedlemmer, som voterer i sagen skal derfor se bort fra disse oplysninger. Endvidere vil indklagede have mulighed for at frembringe dette under den mundtlige forhandling..."

Ved brev af 5. juli 2007 henviste Plesner Svane Grønberg Advokatfirma til telefonsamtalen af 3. juli 2007. Følgende blev fremført:

"... Under henvisning til telefonsamtale af d.d. skal jeg hermed for en ordens skyld bekræfte, at jeg har forstået, at Ankenævnet - i overensstemmelse med reglen i § 10 i bekendtgørelse nr. 735 af 27. august 2002 om Ankenævnet for patenter for varemærker ("Ankenævnsbekendtgørelsen") - ikke i forbindelse med behandlingen af en ankenævns sag vil tage stilling til indholdet af supplerende indlæg fra en part, medmindre den pågældende part har anmodet om og fået tilladelse til at fremkomme med et sådant supplerende indlæg, og hvis det tillades en part at fremkomme med et supplerende indlæg, vil den anden part derudover få mulighed for at tage stilling til og besvare dette indlæg.

Så vidt det er undertegnede bekendt, har Power Stow A/S ("Power Stow") hverken anmodet om eller fået tilladelse til at fremkomme med et supplerende indlæg, jf. Ankenævnsbekendtgørelsens § 8.

Ankenævnet fremsendte ved brev af 7. maj 2007 en kopi af Patent- og Varemærkestyrelsens høringssvar til udtalelse hos parterne, idet parterne samtidig blev anmodet om inden for en frist på 1 måned at fremkomme med ét enkelt skriftligt indlæg på baggrund heraf. Det fremgår af Ankenævnsbekendtgørelsens § 12, at det er formålet med dette indlæg, at parterne får mulighed for udtale sig om Patent- og Varemærkestyrelsens høringssvar. Det er derimod ikke meningen, at parterne i denne forbindelse skal komme med supplerende indlæg, hvilket kræver en tilladelse fra Ankenævnet.

Til trods for, at Power Stow hverken har anmodet om eller fået tilladelse til at fremkomme med et supplerende indlæg, er Power Stow ved sit brev af 15. juni 2007 - som svar på Ankenævnets anmodning om at modtage parternes bemærkninger til Patent- og Varemærkestyrelsens høringssvar - alligevel fremkommet med et supplerende indlæg og i forbindelse hermed fremlagt nye beviser. At der - delvist - er tale om et supplerende indlæg fremgår blandt andet af side 1 i Power Stows indlæg, hvor det udtrykkeligt anføres, at der er tale om et supplerende indlæg, herunder til besvarelse af det af Zacco Denmark A/S på vegne RASN A/S indgivne svarskrift af 15. april 2007.

På vegne RASN A/S skal jeg hermed protestere mod, at de dele af Power Stows indlæg af 15. juni 2007, som ikke udelukkende relaterer sig til Patent- og Varemærkestyrelsens høringssvar, tillades at indgå i sagen, da Power Stow ikke har fået tilladelse hertil. Resultatet må være, at Ankenævnet i forbindelse med behandlingen af sagen helt må bortse fra de dele af Power Stows indlæg, som ikke udelukkende relaterer sig til Patent- og Varemærkestyrelsens høringssvar, herunder blandt andet de nye bilag 21-23.

Såfremt Ankenævnet til trods for ovenstående måtte tillade, at Power Stows supplerende indlæg af 15. juni 2007 kan indgå i sagen i sin helhed, inklusiv de nye bilag, skal jeg anmode om, at der i overensstemmelse med principperne om kontradiktion som indeholdt i §§ 9 og 10 i Ankenævnsbekendtgørelsen fastsættes en frist for RASN A/S til at fremkomme med en besvarelse af dette indlæg.

Derudover bemærkes, at Power Stow i det supplerende indlæg af 15. juni 2007 har fremsat anmodning om, at der afgives forklaring af Niels-Erik Danielsen, Klaus Glendorf og Carsten Johansen, hvoraf de to sidstnævnte er ansat hos SAS. Power Stow har således anmodet om vidneafhøring af to vidner, der er ansat i den koncern, som indehaveren af brugsmodellen, RASN A/S, indgår i. Til støtte for anmodningen om afhøring af de nævnte vidner er det alene oplyst, at forklaringerne angiveligt yderligere vil "dokumentere, at forprojektet var offentligt tilgængeligt førend brugsmodellens indgivelse".

På vegne RASN A/S skal jeg hermed protestere mod, at der gives tilladelse til at indkalde de nævnte vidner under sagen. Til støtte herfor skal jeg anføre følgende:

Det fremgår af Ankenævnsbekendtgørelsens § 18, stk. 3, at vidneforklaring ikke tillades, medmindre Ankenævnet undtagelsesvist giver tilladelse hertil. Det er således den helt klare hovedregel, at vidneførsel ikke tillades.

Power Stow har ikke anført nogen begrundelse for - ud over det ovenfor nævnte - hvorfor der undtagelsesvist i nærværende sag bør tillades vidneførsel. Der ses ikke at foreligge omstændigheder, der kan begrunde, at vidneførsel bør finde sted.

Derudover har Power Stow ikke - som krævet efter Ankenævnsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, nr. 3 - fremsat sin anmodning om vidneførsel i den indgivne anke af 20. januar 2007. Power Stow kan ikke uden tilladelse fra Ankenævnet efterfølgende påberåbe sig yderligere beviser, og Power Stow kan derfor ikke under de foreliggende omstændigheder anmode om vidneførsel på nuværende tidspunkt.

Endvidere bemærkes, at Power Stow ikke på nogen måde har redegjort for, hvad de respektive vidner skal afgive forklaring om. I anken er alene den ene (Carsten Johansen) af de tre nævnte personer omtalt, idet det om den pågældende person er anført, at han på forespørgsel kan bekræfte, at "forprojektet blev udleveret uden nogen form for betingelser, klausuler o.lign. i første omgang til deltagerne anført på referatet". Der er intet anført om de andre to personer. Det er på ingen måde muligt for RASN A/S at forberede sagen forsvarligt på dette grundlag. Også af denne grund bør den fremsatte anmodning om vidneførsel afvises.

Endelig bemærkes, at to ud af de tre nævnte personer, nemlig Carsten Johansen og Klaus Glendorf, er ansat i den koncern, som indehaveren af brugsmodellen, RASN A/S, indgår i. Det er ikke i overensstemmelse med reglerne for vidneførsel, at Power Stow uden nærmere begrundelse indkalder vidner, der er ansat i samme koncern som indehaveren af brugsmodellen, og som derfor rettelig bør indkaldes af RASN A/S..."

Ved brev af 13. juli 2007 kommenterede klageren Martin Vestergaard ved Johan Schlüter indklagedes brev af 5. juli 2007. Følgende blev fremført:

”... Med henvisning til advokat Peter-Ulrik Plesners skrivelse af 5. juli d.å., i hvilken der henvises til telefonsamtale med ankenævnets sekretariat, skal jeg bemærke, at klagers supplerende indlæg og begæring om vidneførelse er et resultat af urigtigt indhold i indklagedes svarskrift om almenhedens kendskab til frembringelsen på tidspunktet for indgivelse af ansøgning om brugsmodelregistrering. I et længere tidsrum forud for brugsmodelansøgningen har frembringelsen været i det offentlige rum som kendt af en række personer, der ikke har været undergivet nogen pligt til hemmeligholdelse, og som tilgængelig via indsigt i Arbejdstilsynets akter.

Klageren kan føre fuldt bevis for, at frembringelsen ikke var ny på ansøgningstidspunktet i forhold det, der var almindeligt kendt, og de vidner, som klageren ønsker at føre, kan bekræfte dette.

Der er intet særligt retssikkerhedsmæssigt hensyn at tage til indklagede, som har været den nærmeste til at have kendskab til de forhold, der udelukker meddelelse af brugsmodel på grund af manglende opfyldelse af nyhedskravet.

Skriftvekslingen i denne sag er ikke af formanden erklæret for afsluttet, og jeg skal herved høfligst anmode ankenævnet om at tillade klagerens supplerende materiale fremlagt og tillade den bevisførelse vedrørende offentlighedens kendskab til frembringelsen, som i sagens natur er helt afgørende for tilvejebringelse af det fuldstændige grundlag for ankenævnets afgørelse.

Dette er en for klager meget alvorlig sag, hvor indklagedes handlemåde foreløbig har påført klager et meget betydeligt økonomisk tab, og sagens realiteter skal selvsagt ikke tilsløres gennem formalitetsindsigelser om beviser, som indklagede selv har været nærmest til at kende.

Klageren kan tiltræde indklagedes ønske om adgang til inden for en af ankenævnets formand fastsat frist at fremkomme med en besvarelse af klagerens seneste indlæg...”

*Udskriftens og fotokopiens rigtighed bekræftes.*

*Ankenævnet for Patenter og Varemærker den 7. januar 2008.*

## Bilag 1

### Brugsmodekrav af 27. februar 2005

1. Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med et lastrum (52), hvilket apparat omfatter:

en vipbar, højdeindstillelig første transportør (7), som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet (52) og en anden transportør (8),

hvilken anden transportør (8) har en første ende og en anden ende og er i det væsentlige delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (7) og ind i lastrummet (52),

hvilken anden transportør (8) omfatter en række transportørenheder (30, 31, 70, 90), hvoraf en forreste transportørenhed (31, 90) er anbragt ved den første ende,

hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) har et sæt hjul (44, 76, 101, 102) og er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer (38, 81, 82), som tillader sidelæns gensidig drejebevægelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) og en gensidig drejningsbevægelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) omkring en i det væsentlige vandret akse (83, 84),

hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) definerer en respektiv aktivérbar transportørbane, og

hvor den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

2. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved**, at den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter et bæreelement (97), der har hjul (101), og som er drejeligt forbundet med bagenden af rammen (96) af en klap (91), der omfatter den forreste transportørenheds (31, 90) transportørbane.

3. Apparat ifølge krav 1 eller 2, **kendetegnet ved** at den første transportør (7) omfatter et enkelt endeløst transportbånd (9) med en øverste bane (11), der definerer en godsoptagende flade.

4. Apparat ifølge det foregående krav, hvor længden af den øverste bane (11) af transportbåndet (9) er justerbar alt efter udskydningen eller tilbagetrækningen af den anden transportør (8).

5. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved** at det endeløse transportbånd (9) strækker sig imellem en forreste nærmest flyet (53) anbringelig vendeindretning (20) og en bageste vendeindretning (12), idet den forreste transportør (7) endvidere har en mellemliggende, i transportretningen frem og tilbage forskydelig omdirigeringsindretning (16), via hvilken båndet (9) dirigeres fra en retning af trans-

portbanens øverste bane (11), som strækker sig imellem den bageste vendeindretning (12) og omdirigeringsindretningen (16), til en mellemliggende bane (19), som strækker sig parallelt med den øverste bane (11), men på et niveau under den øverste bane mellem omdirigeringsindretningen (16) og den forreste vendeindretning (20), hvorved båndet (9) mellem den forreste vendeindretning (20) og den bageste vendeindretning (12) forløber under den øverste (11) og den mellemliggende bane (19), og hvorved den øverste bane (11) danner i det mindste en del af den første transportørs (7) transportbane, og at antallet af transportørenhedens (30, 31, 70, 90) bageste ende er forbundet med den første transportørdels (7) omdirigeringsindretning (16) og dermed indrettet til at blive bevæget frem og tilbage sammen med denne, idet transportørenhederne (30, 31, 70, 90) bevæges oven over den første transportørdels (7) mellemliggende bane (19), når de befinder sig uden for flyet (53).

6. Apparat ifølge krav 5, **kendetegnet ved** at det har en understøtningsindretning (26) til at understøtte den første transportørs (7) endeløse transportbånd (9) under dets bevægelse inden for den øverste bane (11).

7. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at apparatet omfatter en bro (50, 105), som er indrettet til at blive understøttet af flyet og understøtte transportørenhederne (30, 31, 70, 90) af den anden transportør (8) under dennes udskydning fra apparatet og ind i lastrummet (52).

8. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav 1 eller 2, **kendetegnet ved** at den første transportør (7) omfatter et antal indbyrdes forbundne transportørenheder (30, 31, 70, 90), som hver har et sæt af hjul (44, 76, 101, 102) og er drejeligt forbundet til hinanden ved respektive koblingsindretninger.

9. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at apparatet omfatter et magasin (65, 111) til optagelse af den anden transportør.

10. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved** at den første transportør (7) befinder sig over magasinet (52).

11. Apparat ifølge et hvilket som helst af kravene 2-9, **kendetegnet ved**, at apparat har opbevaringsorganer (65, 111) til opbevaring af den anden transportør (8) i en tilstand, hvor mindst to på hinanden følgende transportørenheder er drejet i forhold til hinanden omkring den i det væsentlige vandrette akse (83, 84).

12. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** et transportørfrontelement, der er hængselforbundet til transportørenheden ved den første ende og som kan indstilles med en ønsket hældning i forhold til transportørbanen af transportørenheden (39) ved den første ende.

13. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) omfatter et endeløst transportbånd (40, 46, 71, 93).

14. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved**, at hvert endeløst transportbånd drives af en drivrulle (72) og et antal andre ruller (33, 34, 35, 73), som alle



bæres af en ramme (36, 41, 75), der igen understøttes af en hjulbærende understøtningsindretning (37, 42, 77, 78, 97).

15. Apparat ifølge krav 13 eller 14, **kendetegnet ved**, at bredden af transportbåndet (40, 46, 71, 93) er større end afstanden mellem rullerne.

16. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** styreorganer (47, 48), hvormed en operatør, der befinder sig inden i flyet, kan styre den anden transportør (8).

17. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav 7-16, **kendetegnet ved**, at broen (50, 105) omfatter ledeorganer (55, 56, 57, 106, 107) til at føre den anden transportør (8).

18. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved**, at den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter et endeløst transportbånd (46).

19. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at apparatet omfatter drivorganer, der samvirker med den anden transportør til udskydning af den anden transportør (8) fra apparatet, f.eks. ved friktion.

20. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at det befinder sig på et køretøj (1).

21. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved**, at en gensidig sideværts drejebevægelse af i det mindste to på hinanden følgende transportørenheder (30, 31, 70, 90) tillader sideværts bevægelse af den forreste transportørenhed.

22. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** en yderligere transportør (61, 62), der er drejeligt lejret ved den ende af apparatet, der befinder sig modsat udskydningsområdet for den anden transportør (8).

## Bilag 2

### Brugsmodekrav af 9. februar 2006

1. Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med et lastrum (52), hvilket apparat omfatter:

en vipbar, højdeindstillelig første transportør (7), som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet (52) og en anden transportør (8),

hvilken anden transportør (8) har en første ende og en anden ende og er i det væsentlige delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (7) og ind i lastrummet (52),

hvilken anden transportør (8) omfatter en række transportørenheder (30, 31, 70, 90), hvoraf en forreste transportørenhed (31, 90) er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og

hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) har et sæt hjul (44, 76, 101, 102),

**hvilket apparat er nyt ved**, at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer (38, 81, 82), som tillader sidelæns gensidig drejebævegelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) omkring en i det væsentlige vandret akse (83, 84),

hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) definerer en respektiv aktivérbar transportørbane, og

hvor den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

2. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved**, at den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter et bæreelement (97), der har hjul (101), og som er drejeligt forbundet med bagenden af rammen (96) af en klap (91), der omfatter den forreste transportørenheds (31, 90) transportørbane.

3. Apparat ifølge krav 1 eller 2, **kendetegnet ved** at den første transportør (7) omfatter et enkelt endeløst transportbånd (9) med en øverste bane (11), der definerer en godsoptagende flade.

4. Apparat ifølge det foregående krav, hvor længden af den øverste bane (11) af transportbåndet (9) er justerbar alt efter udskydningen eller tilbagetrækningen af den anden transportør (8).

5. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved** at det endeløse transportbånd (9) strækker sig imellem en forreste nærmest flyet (53) anbringelig vendeindretning (20) og en bageste vendeindretning (12), idet den forreste transportør (7)

endvidere har en mellemliggende, i transportretningen frem og tilbage forskydelig omdirigeringsindretning (16), via hvilken båndet (9) dirigeres fra en retning af transportbanens øverste bane (11), som strækker sig imellem den bageste vendeindretning (12) og omdirigeringsindretningen (16), til en mellemliggende bane (19), som strækker sig parallelt med den øverste bane (11), men på et niveau under den øverste bane mellem omdirigeringsindretningen (16) og den forreste vendeindretning (20), hvorved båndet (9) mellem den forreste vendeindretning (20) og den bageste vendeindretning (12) forløber under den øverste (11) og den mellemliggende bane (19), og hvorved den øverste bane (11) danner i det mindste en del af den første transportørs (7) transportbane, og at antallet af transportørenhedens (30, 31, 70, 90) bageste ende er forbundet med den første transportørdels (7) omdirigeringsindretning (16) og dermed indrettet til at blive bevæget frem og tilbage sammen med denne, idet transportørenhederne (30, 31, 70, 90) bevæges oven over den første transportørdels (7) mellemliggende bane (19), når de befinder sig uden for flyet (53).

6. Apparat ifølge krav 5, **kendetegnet ved** at det har en understøtningsindretning (26) til at understøtte den første transportørs (7) endeløse transportbånd (9) under dets bevægelse inden for den øverste bane (11).

7. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at apparatet omfatter en bro (50, 105), som er indrettet til at blive understøttet af flyet og understøtte transportørenhederne (30, 31, 70, 90) af den anden transportør (8) under dennes udskydning fra apparatet og ind i lastrummet (52).

8. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav 1 eller 2, **kendetegnet ved** at den første transportør (7) omfatter et antal indbyrdes forbundne transportørenheder (30, 31, 70, 90), som hver har et sæt af hjul (44, 76, 101, 102) og er drejeligt forbundet til hinanden ved respektive koblingsindretninger.

9. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at apparatet omfatter et magasin (65, 111) til optagelse af den anden transportør.

10. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved** at den første transportør (7) befinder sig over magasinet (52).

11. Apparat ifølge et hvilket som helst af kravene 2-9, **kendetegnet ved**, at apparat har opbevaringsorganer (65, 111) til opbevaring af den anden transportør (8) i en tilstand, hvor mindst to på hinanden følgende transportørenheder er drejet i forhold til hinanden omkring den i det væsentlige vandrette akse (83, 84).

12. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** et transportørfrontelement, der er hængselforbundet til transportørenheden ved den første ende og som kan indstilles med en ønsket hældning i forhold til transportørbanen af transportørenheden (39) ved den første ende.

13. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) omfatter et endeløst transportbånd (40, 46, 71, 93).

14. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved**, at hvert endeløst transportbånd drives af en drivrulle (72) og et antal andre ruller (33, 34, 35, 73), som alle bæres af en ramme (36, 41, 75), der igen understøttes af en hjulbærende understøtningsindretning (37, 42, 77, 78, 97).
15. Apparat ifølge krav 13 eller 14, **kendetegnet ved**, at bredden af transportbåndet (40, 46, 71, 93) er større end afstanden mellem rullerne.
16. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** styreorganer (47, 48), hvormed en operatør, der befinder sig inden i flyet, kan styre den anden transportør (8).
17. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav 7-16, **kendetegnet ved**, at broen (50, 105) omfatter ledeorganer (55, 56, 57, 106, 107) til at føre den anden transportør (8).
18. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved**, at den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter et endeløst transportbånd (46).
19. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at apparatet omfatter drivorganer, der samvirker med den anden transportør til udskydning af den anden transportør (8) fra apparatet, f.eks. ved friktion.
20. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** at det befinder sig på et køretøj (1).
21. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved**, at en gensidig sideværts drejebewægelse af i det mindste to på hinanden følgende transportørenheder (30, 31, 70, 90) tillader sideværts bevægelse af den forreste transportørenhed.
22. Apparat ifølge et hvilket som helst af de foregående krav, **kendetegnet ved** en yderligere transportør (61, 62), der er drejeligt lejret ved den ende af apparatet, der befinder sig modsat udskydningsområdet for den anden transportør (8), hvilken yderligere transportør (61, 62) letter overgangen for gods mellem den første transportør (7) og udstyr til fremføring og fjernelse af det nævnte gods.